UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE - FACULTE DE DROIT D'AIX

Le Consignataire du Navire

THÈSE

pour le doctorat présentée et soutenue

PAR

Pierre JAUFFRET

AVOCAT AU BARREAU DE MARSEILLE

LIBRAIRIE DE L'UNIVERSITÉ

A. TACUSSEL, EDITEUR

54, RUE PARADIS, MARSEILLE.

1931

Le CONSIGNATAIRE du NAVIRE

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41545811_0006

UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE - FACULTE DE DROIT D'AIX

Le Consignataire du Navire

THÈSE

pour le doctorat présentée et soutenue

PAR

Pierre JAUFFRET

AVOCAT AU BARREAU DE MARSEILLE

LIBRAIRIE DE L'UNIVERSITÉ

A. TACUSSEL, EDITEUR

54, RUE PARADIS, MARSEILLE.

1931

UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE

FACULTÉ DE DROIT D'AIX

PERSONNEL

MM.

BONNECARRÈRE ✾ I., ✠, Doyen, Professeur de Droit Commercial.
RAYNAUD ✾ I., Professeur d'Economie Politique.
DUMAS, ✾ I., Professeur d'Histoire Générale du Droit Français.
SAUVAIRE-JOURDAN ✾ I., ✠, Professeur d'Economie Politique.
BRY, ✾, ✾ I., ✠, Professeur de Droit Romain.
CRÉMIEU, ✾, ✾ A., ✠, Professeur de Droit Civil.
AULAGNON, ✾, ✾ A., Professeur de Droit Civil.
LEBRET, Professeur de Droit Criminel.
JAUFFRET, Agrégé.
DURAND, Agrégé.
TIMBAL, Chargé de Cours.
DELBEZ, Chargé de Cours.

PROFESSEURS HONORAIRES

MM.

MOREAU, ✾, ✾ I., ✠, Doyen honoraire de la Faculté de Droit d'Aix.
JOURDAN ✾, ✾ I., Professeur à la Faculté de Droit d'Aix.
VERMOND ✾, ✾ I., ✠, Professeur à la Faculté de Droit d'Aix.
RIPERT ✾, ✾ I., Professeur à la Faculté de Droit de Paris.
AUDINET ✾, ✾ I., Professeur à la Faculté de Droit de Poitiers.

M. DUCROS ✾ I., Secrétaire.

JURY

MM. BONNECARRÈRE, *président.*
BRY
TIMBAL } *assesseurs.*

L'Université et la Faculté n'entendent donner aucune approbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

R.UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

LE CONSIGNATAIRE DU NAVIRE

INTRODUCTION

Les divers auteurs qui ont étudié en France le droit maritime n'ont pas manqué de faire observer que le Code de Commerce de 1807 qui en représente encore à l'heure actuelle la principale source est antérieur à toutes les grandes inventions qui ont révolutionné l'industrie des transports maritimes.

C'est aux environs de 1825 seulement que la vapeur fut substituée à la voile, l'hélice ne fit son apparition que vers 1840, et ce n'est qu'après 1860 que le fer remplaça le bois dans la construction des coques.

Il y a cent ans, les plus gros bâtiments ne dépassaient pas 60 mètres de long et 300 tonneaux de jauge: quelques hommes en composaient tout l'équipage et leur navigation était soumise aux caprices des vents.

Les paquebots les plus récents atteignent 250 mètres de long, jaugent tout près de 60.000 tonneaux, exigent un équipage d'un millier d'hommes, partent et arrivent à date fixe en dépit des tempêtes et quel que soit l'état de la mer.

On comprend qu'une pareille transformation du navire ait profondément modifié les conditions de son exploitation.

Au temps du Code, le capitaine jouait dans l'expédition maritime un rôle prépondérant.

Il était le plus souvent le propriétaire de son navire qu'il exploitait avec le concours de quelques matelots.

Même lorsque le bâtiment ne lui appartenait pas, le capitaine échappait, pendant toute la durée du voyage, à tout contrôle de son armateur; depuis le départ jusqu'au retour au port, il était vraiment, suivant l'antique formule, le « seul maître après Dieu sur son navire ».

Il engageait les matelots, achetait les vivres et les agrès, empruntait pour les besoins du voyage, négociait avec les chargeurs, recevait et livrait les marchandises.

« C'était, dit M. Ambroise Colin (1), une manière de Maître-Jacques, pratiquant à la fois vingt métiers différents. »

Puis, peu à peu, la plupart de ses diverses fonctions vont lui échapper.

Tandis que son rôle technique deviendra chaque jour plus difficile, que sa responsabilité morale s'accroîtra avec le nombre des vies humaines et l'importance des capitaux qui lui seront confiés, son rôle commercial diminuera sans cesse et, de plus en plus, le capitaine sera confiné dans la conduite du navire.

Il se bornera à le gouverner du haut de sa passerelle, de même que le mécanicien sur la locomotive conduit le train suivant l'horaire prescrit.

Il ne sera plus désormais que l'un des nombreux collaborateurs d'une puissante société anonyme ayant ses bureaux, ses hangars sur les quais et un personnel terrestre souvent considérable.

Aussi, tandis que le livre II du Code de Commerce ne connaissait, à côté du propriétaire du navire (titre III) que le capitaine (titre IV) et les matelots et gens de l'équipage (titre V), on a vu apparaître peu à peu, au cours du dernier siècle, une foule de collaborateurs de l'expédition maritime dont le Code ne nous avait même pas appris le nom ; agents maritimes, commis succursalistes, consignataires,

(1) Ambroise Colin. *La Navigation Commerciale au XIX^e siècle*, p. 442.

transitaires (1), acconiers (2), capitaines d'armement, ayant chacun sa fonction propre.

Or, depuis 1807, le livre II du Code de Commerce n'a jamais été refondu et, par suite de cette « abdication du législateur en matière maritime » (3), aucun de ces nouveaux venus ne possède de statut légal.

Il n'en est pas qui joue un rôle plus important que le consignataire du navire, qui intervient dans la plupart des opérations et dont on a pu dire avec raison que, « sur la scène du droit maritime, il est un personnage juridique de premier plan » (4).

Les recueils de jurisprudence nous enseignent qu'il est en cause dans un grand nombre de procès maritimes.

Nous étudierons successivement sa fonction économique, sa situation juridique, ses droits et ses obligations et notamment la responsabilité qu'il peut encourir tant vis-à-vis des destinataires de marchandises que des fournisseurs du navire.

Nous aurons à définir aussi, en passant, le rôle d'un autre agent maritime avec lequel on l'a souvent confondu: le consignataire de la cargaison.

M. René Boitier qui, le premier, s'est livré à cette étude en 1904 faisait remarquer, pour justifier le choix de son sujet, « qu'une synthèse de ce genre n'avait pas encore été tentée » (5).

Après la monographie si complète de M. Boitier, il n'est plus permis aujourd'hui d'en dire autant, mais nous avons pensé que l'évolution des faits et de la jurisprudence nous permettrait de reprendre utilement, après un quart de siècle, l'étude du rôle du consignataire du navire.

---

(1) Maleterre, *Les Transitaires*, thèse, Aix, 1927 ; Tulet, *La situation juridique du transitaire*, thèse, Montpellier, 1927.

(2) Thomas, *Les Acconiers*, thèse, Aix, 1923.

(3) Bonnecase, *Droit Commercial Maritime*, n° 142.

(4) Boitier (René), *Du consignataire du navire et du consignataire de la cargaison*, thèse, Rouen, 1904, p. 2.

(5) Boitier, p. 3.

CHAPITRE PREMIER

LA FONCTION ECONOMIQUE DU CONSIGNATAIRE DU NAVIRE

SECTION I

Origine de l'Institution

Il est bien difficile de préciser l'époque à laquelle les capitaines de navires marchands commencèrent à utiliser le concours de collaborateurs sédentaires pour l'exploitation commerciale de leurs bâtiments.

Il semble pourtant que dès le jour où la navigation ne se limita plus au petit cabotage et où des relations maritimes plus ou moins régulières s'établirent entre pays éloignés, les capitaines qui devaient entreprendre un voyage au long cours demandèrent à des négociants installés dans les ports de les aider à réunir une cargaison rémunératrice.

Ces négociants leur donnaient aussi leur concours pour le ravitaillement du navire et leur consentaient au besoin un prêt à la grosse pour solder les dépenses de l'expédition.

Si nous consultons, par exemple, les premières années du *Journal de Jurisprudence Commerciale et Maritime de Marseille,* fondé en 1820 par Girod et Clariond, nous voyons qu'il est fréquemment question, dans les décisions de la juridiction consulaire, de « recommandataires » qui avaient donné leurs soins au « nolissement » d'un navire.

Le terme même de « consignataire » est parfois employé dès cette époque et le décret du 12 décembre 1806 sur le service du pilotage fait mention des « courtiers et consignataires de navires étrangers. »

Mais, si ces « recommandataires » ou consignataires prêtaient leur concours au capitaine, ils ne se substituaient jamais à lui et le capitaine s'acquittait personnellement de toute la tâche qui lui incombe: il recevait à son bord les marchandises que lui apportaient les chargeurs et, le voyage accompli, en effectuait lui-même la remise en mains des destinataires.

Ce n'est que peu à peu qu'avec les progrès de la navigation à vapeur le consignataire du navire apparaîtra sous sa physionomie actuelle et se présentera comme un agent de l'armateur substitué au capitaine pour l'accomplissement d'une partie de la tâche de ce dernier.

Voici les raisons de cette évolution:

Par suite de l'accroissement incessant du tonnage, le navire moderne représente un capital considérable et son exploitation exige un équipage de plus en plus nombreux.

La journée d'un navire coûte donc fort cher et, pour que sa navigation soit avantageuse, il devra demeurer immobilisé le moins longtemps possible.

Il faudra que, dans le délai le plus réduit, le navire charge ses marchandises, les transporte et les décharge, pour être prêt aussitôt que possible à prendre une nouvelle cargaison et à repartir pour un autre voyage.

De plus en plus, dans la lutte économique, la vitesse est un facteur du succès.

Le développement de l'outillage des grands ports de commerce permet les chargements et déchargements rapides des cargaisons les plus importantes.

Le navire se place bord à quai, des treuils puissants vont chercher dans les cales et déposent sur le quai en quelques heures, par plusieurs panneaux à la fois, des milliers de tonnes de marchandises.

Mais la mise en terre, ce n'est pas la livraison et si la première de ces opérations peut être effectuée très rapidement, la seconde demandera toujours beaucoup plus de temps.

Par suite de l'augmentation de la portée des navires et de la variété des objets transportés, la livraison est devenue une opération fort compliquée.

Il faut vérifier le nombre de colis revenant à chaque porteur de connaissement, les identifier par marques et numéros, constater contradictoirement les manquants, faire expertiser les avaries.

Il faut peser les marchandises qui voyagent en vrac ou en grenier afin que chaque réclamateur reçoive la quantité qui lui revient, répartir ensuite les balayures de cale en proportion des lots reçus par chacun.

On conçoit que toutes ces opérations ne puissent normalement s'accomplir en un jour; elles peuvent être retardées par le mauvais temps ou arrêtées par une grève de dockers.

Par suite, l'armateur, s'il ne veut pas prolonger inutilement le séjour de ses navires dans les ports, ne pourra plus faire opérer la livraison par le capitaine, comme l'avait prévu le Code de Commerce et devra avoir recours à des agents terrestres.

A côté du personnel naviguant, capitaine et gens de l'équipage, il aura besoin de collaborateurs sédentaires qui resteront à demeure dans les ports et concourront à l'exploitation de ses navires.

Les armateurs importants, les grandes compagnies maritimes qui assurent avec un port des services réguliers y installeront une succursale ou agence permanente.

Ils loueront des locaux, engageront des employés qui en assureront le fonctionnement. Le directeur de l'agence agira au nom de l'armateur, signera pour lui « par procuration », l'engagera dans les limites des pouvoirs qu'il en aura reçus. Il sera un préposé sans personnalité juridi-

que propre, l'armateur étant réputé agir lorsque le directeur de son agence agit en son nom.

On a appelé ce préposé le « commis succursaliste », expression que la pratique des affaires ne connaît guère, mais qui a l'avantage de réunir deux termes qui marquent la subordination, le « commis » qui loue ses services et la « succursale », annexe de la maison de commerce dont elle dépend et qui l'administre (1).

Les rapports de ce préposé et de son armateur ne soulèvent aucune difficulté qui soit particulière au droit maritime.

Néanmoins, les tribunaux ont dû, à propos du monopole des courtiers maritimes, définir le « commis succursaliste » et déterminer les conditions qu'il doit remplir pour pouvoir agir sans l'intervention des courtiers. Nous aurons à nous occuper plus loin de cette jurisprudence.

Mais, à côté des « liners » appartenant aux puissantes compagnies, à côté des paquebots qui assurent à date fixe le service des courriers postaux, il y a les cargos, il y a les « tramps » (2) qui pratiquent les navigations les plus diverses, allant dans toutes les mers du monde où le trafic les appelle, suivant les besoins du commerce et les variations du marché des frets.

Si une compagnie de navigation importante trouve son avantage dans la création d'une agence dans les ports qu'elle dessert régulièrement, par contre, il serait onéreux pour l'armateur dont les navires ne touchent un port qu'accidentellement d'y entretenir en permanence des employés dont le travail serait tout à fait intermittent.

De même, les compagnies étrangères ne trouveront pas avantageux d'expédier dans un port d'escale des employés ignorant la langue et les usages du pays, et n'ayant aucune relation dans le monde des chargeurs.

(1) Bonnecase, n° 371.
(2) « Tramp » signifie en anglais vagabond.

Créer une agence à l'étranger, ce serait bien souvent, pour un armateur, aller au devant de difficultés d'ordre administratif et s'exposer à de nouvelles exigences fiscales.

Ainsi donc, certaines catégories d'armateurs n'auront pas intérêt à posséder une agence permanente dans les ports que desservent leurs navires.

A ces armateurs comme aux autres s'impose pourtant la nécessité d'abréger le stationnement aux escales.

Ils auront pour cela recours à un représentant installé à demeure dans le port qui, pendant le séjour du navire ou après son départ, y remplira les mêmes fonctions que le personnel à terre de la grande compagnie.

C'est ce représentant que l'on appellera le consignataire du navire ou « consignataire de la coque » (1).

(1) La coque n'est qu'une partie du navire ; il semble qu'il faille voir à l'origine de cette expression impropre l'intention de distinguer nettement le navire de la cargaison, le contenant du contenu.

Section II

Rôle actuel du Consignataire du Navire

Dès l'arrivée du navire dans le port, le consignataire se rendra à bord et offrira ses services au capitaine.

Le plus souvent, il sera chargé de procéder ou de faire procéder au déchargement des marchandises, bien que cette opération ne rentre pas nécessairement dans son mandat (1).

Dans tous les cas, qu'il effectue ou non le déchargement, il recevra en bloc du capitaine toute la cargaison dont il prendra possession et en assurera la garde jusqu'au moment où les porteurs de connaissements s'étant présentés, il remettra à chacun d'eux le lot qui lui appartient.

Il devra procéder aux diverses opérations de pesage, mesurage et vérification des marques et constater les manquants contradictoirement avec les destinataires et les représentants des assureurs.

En échange de la marchandise qu'il leur délivre, le consignataire devra percevoir des réceptionnaires le fret dû à l'armateur, lorsque ce fret est payable à destination.

(1) Marseille, 12 avril 1926. *Dor. Sup.*, 1926-413.

D'autre part, il entre également dans ses attributions de recevoir, avant l'arrivée du navire et par suite avant la délivrance du connaissement, la marchandise destinée à être embarquée.

Enfin, dans la mesure où le lui permet le monopole des courtiers maritimes, il aidera le capitaine dans l'accomplissement des formalités administratives; il paiera pour son compte les droits de port, traitera avec les fournisseurs de vivres, de combustibles et d'agrès, procurera au capitaine les avances dont il aura besoin.

Il fera, en un mot, tout ce qui sera de nature à abréger le séjour du navire dans le port.

Mais bien souvent il ne s'en tiendra pas là. Ayant pour but, comme tout commerçant, de réaliser des bénéfices toujours plus importants, il tendra naturellement à agrandir le champ de son activité.

Aux opérations qui rentrent dans le cadre normal de sa profession, il cherchera à en adjoindre d'autres, ce qui lui permettra de mieux utiliser son organisation.

Aussi, dans la pratique des affaires, verra-t-on bien peu de consignataires limiter leur activité à la consignation proprement dite.

La plupart d'entre eux s'occuperont également d'affrètement et de transit.

Ils y seront tout naturellement conduits.

En effet, si le navire vient apporter des marchandises dans les ports d'escale, son armateur aura grand intérêt à y charger également des marchandises qui lui procureront un fret de retour.

Le capitaine ne peut rechercher lui-même les affréteurs; il y perdrait un temps précieux.

Aussi, bien avant l'arrivée du navire, le consignataire se préoccupera-t-il de réunir des marchandises à transporter; il ira solliciter les exportateurs et débattra avec eux les conditions du transport.

Comme il sera souvent le représentant de plusieurs armateurs, desservant parfois les mêmes lignes, il prendra personnellement charge de la marchandise qu'on lui remet-

tra pour être transportée vers une destination déterminée; il en assurera la garde sur quai, puis l'expédiera par le premier vapeur disponible appartenant à tel ou tel des armateurs qu'il représente.

D'autre part, il arrivera fréquemment que les destinataires qui ne sont pas installés au port de déchargement s'adresseront au consignataire pour lui demander de leur faire parvenir jusqu'à destination, soit par voie ferrée, soit par voie fluviale, les marchandises qu'il doit leur livrer au débarquement du navire et, plus souvent encore, que le consignataire leur fasse lui-même cette proposition.

C'est ainsi que l'on voit le consignataire devenir tour à tour courtier de fret, transitaire et commissionnaire de transport.

Mais, de la multiplicité des opérations auxquelles il peut se livrer, il faut dégager l'essence même de sa fonction.

Le consignataire du navire est avant tout « celui qui a reçu mission de remettre la cargaison aux divers réclamateurs et porteurs de connaissements à la place du capitaine et d'en encaisser le fret » (1).

(1) Hennebicq, *Principes de Droit maritime comparé*, 2e partie, tome I,

SECTION III

Consignataires Professionnels et Courtiers Maritimes

Après avoir défini la fonction du consignataire, nous avons à nous demander par qui cette fonction sera remplie.

A qui les armateurs vont-ils confier la consignation de leurs navires?

N'ayant été réglementée par aucune loi, la profession est absolument libre et n'importe quel commerçant peut offrir à un armateur de le représenter dans la ville maritime où il réside.

Il existe des commerçants dont la consignation des navires est l'unique profession.

D'autres s'occupent de consignation en même temps que de transit, d'affrètement et de toutes sortes d'opérations commerciales.

Nous verrons que les consignataires libres, que nous appellerons aussi consignataires professionnels, sont sérieusement concurrencés par les courtiers interprètes et conducteurs de navires, généralement appelés courtiers maritimes.

Et enfin, il arrive parfois que des armateurs, en même temps qu'ils gèrent leurs propres navires, pratiquent accessoirement la consignation de navires appartenant à d'autres armateurs.

A. — CONSIGNATAIRES PROFESSIONNELS

Les consignataires professionnels sont les agents maritimes qui, sans être investis d'aucun titre officiel, font de la consignation des navires leur profession principale.

On peut en distinguer, en fait, deux catégories sans prétendre donner à cette distinction aucune portée juridique:

1° Les uns, les consignataires proprement dits qui mettent leurs services à la disposition de divers armateurs français ou étrangers dont les navires touchent plus ou moins fréquemment un port.

2° Les autres, que l'on appelle souvent « agents de navires », qui consacrent exclusivement leur activité à gérer dans le port où ils résident les intérêts d'une unique compagnie de navigation, le plus souvent étrangère, qui dessert régulièrement ce port et dont ils sont les représentants attitrés.

B. — COURTIERS MARITIMES CONSIGNATAIRES

L'armateur étranger, dont le navire vient toucher un port français, devrait normalement avoir recours à deux mandataires: le courtier interprète et conducteur de navires, officier ministériel jouissant du monopole de la conduite des navires;

le consignataire chargé de la livraison des marchandises et de l'encaissement du fret.

Nous allons voir chacun de ces deux mandataires essayer de se substituer à l'autre.

Le courtier maritime sortira de ses attributions et se fera consignataire.

Et inversement, le consignataire essaiera de se passer du concours du courtier maritime et d'empiéter sur ses attributions.

Nous étudierons successivement les deux aspects du conflit entre consignataires professionnels et courtiers maritimes.

1° Le courtier maritime peut-il pratiquer la consignation ?

Les courtiers maritimes ont été tout naturellement amenés à s'occuper de consignation de navires.

En effet, l'article 80 du Code de Commerce, en leur réservant le monopole de la conduite, oblige les capitaines étrangers à avoir recours à leur ministère.

On comprend qu'ils aient cherché à tirer parti de cette situation privilégiée et à ajouter à la rémunération fixée par décret que leur procure la conduite des navires et le courtage des affrètements les profits plus élastiques de la consignation.

Dans cet empiètement, ils ont été encouragés par les armateurs eux-mêmes qui trouvent plus de commodité à confier tous leurs intérêts dans un port à une même personne et préfèrent naturellement ne rémunérer qu'un seul mandataire au lieu de deux.

On peut affirmer qu'à l'heure actuelle et dans tous les ports français, les courtiers maritimes se transforment journellement en consignataires de navires (1).

On peut même dire que, de plus en plus, la consignation

(1) Bonnecase, n° 385.

des navires devient la branche principale de l'activité des courtiers dont le monopole, tant pour le courtage des affrètements que pour la conduite elle-même, tend à s'effriter par suite des conditions nouvelles de l'exploitation maritime.

A Marseille, notamment, presque tous les courtiers maritimes pratiquent la consignation. De très importantes compagnies de navigation étrangères ont comme agents des courtiers maritimes et, sur les bureaux de ces courtiers, la modeste plaque de cuivre qui porte le nom du titulaire de l'office est dominée par la large et brillante enseigne de l'importante compagnie étrangère qui lui a confié la consignation de ses navires.

Des décisions de jurisprudence émanant des Cours et Tribunaux de nos diverses régions maritimes attestent la généralité de cette pratique (1).

Le jugement du Tribunal de Commerce du Havre du 30 juillet 1919 est intéressant à citer parce qu'il considère comme tout à fait normal l'exercice par les courtiers de la profession de consignataire:

« Attendu, dit le Tribunal, que Cherfils prétend qu'il a agi non comme consignataire, mais uniquement en qualité de courtier maritime chargé de la conduite du navire et que n'ayant collecté aucun fret son rôle s'est borné à guider le navire dans ses démarches et opérations; mais, attendu que si, en sa qualité d'agent et de représentant des armateurs, le consignataire est appelé en règle générale à percevoir le fret, ce n'est là qu'une de ses attributions; que la principale consiste à opérer la délivrance des marchandises aux réclamateurs;

» Attendu que Cherfils reconnaît lui-même être intervenu pour délivrer les marchandises chargées à bord du *Costeira* aux personnes déterminées par les connaisse-

(1) Le Havre, 30 juillet 1919, *Rec. Havre*, 1919-1-81; Aix, 1er mars 1926, *Dor. Sup.*, 1926-300; Bordeaux, 25 octobre 1926, *Dor. Sup.*, 1927-29.

ments; qu'il ne saurait donc sérieusement prétendre ne pas avoir rempli le rôle de consignataire ; que la vérité est que, outre la conduite du navire, Cherfils en a fait la consignation » ;

La loi autorise-t-elle les courtiers maritimes à se livrer ainsi à la consignation des navires ?

On l'a contesté en doctrine. M. Bonnecase, notamment, s'est prononcé catégoriquement contre cette prétention des courtiers (1).

Il soutient que l'interdiction pour le consignataire de la coque de pratiquer la conduite du navire, conséquence du privilège légal des courtiers maritimes, doit avoir pour corollaire l'exclusion de ces derniers de la consignation, leur qualité d'officiers publics leur interdisant de remplir d'autres fonctions que celles dont la loi leur a conféré le monopole.

Et il fait remarquer avec beaucoup de raison qu'étant donné la confusion actuelle des fonction des divers agents terrestres de la navigation, les courtiers maritimes passeront de la consignation à des opérations connexes, deviendront rapidement armateurs, transitaires, entrepreneurs de débarquement.

Que faut-il penser de ces critiques et doit-on demander au législateur, ou aux tribunaux, lorsque l'occasion s'en présentera, de mettre fin à cette immixtion des courtiers dans la consignation?

Disons d'abord que la protestation de M. Bonnecase nous paraît absolument fondée.

Si la loi a institué des courtiers maritimes, si elle leur a conféré le monopole de certaines opérations, c'est assurément dans un intérêt public.

Valin nous enseigne (2) que c'est « dans la vue de remédier aux abus commis par des interprètes et des courtiers

(1) Bonnecase, n° 399.
(2) 1-187-88 (cité par M. Bonnecase, n° 399).

sans caractère qui n'étaient pas liés par la religion du serment, ajoutant à l'infidélité de leurs services l'exaction d'un salaire, que par édit du mois de décembre 1657, Louis XIV créa en chaque siège d'amirauté deux offices de courtiers jurés censaux, affréteurs et conducteurs à la nomination de M. l'Amiral. »

Il ne paraît pas admissible que leurs successeurs puissent tirer parti du monopole qui leur a été ainsi conféré pour se faire une place privilégiée dans le domaine de la consignation des navires.

Dans quelle situation d'infériorité vont se trouver les consignataires professionnels pour lutter avec ces concurrents que la loi favorise en obligeant les capitaines étrangers à s'adresser à eux? (1).

N'y a-t-il pas là une atteinte au principe de la liberté du commerce?

Puisque la consignation des navires est libre, le monopole doit-il en être réservé indirectement à quelques-uns ?

Enfin, le législateur a voulu que les courtiers maritimes jouissent auprès du public d'une autorité particulière. La conserveront-ils, s'ils sont dominés, comme tous les commerçants, par l'esprit de spéculation?

C'est vainement que les courtiers maritimes soutiennent que, du moment que les tribunaux leur reconnaissent la qualité de commerçants, les actes de commerce ne doivent pas leur être interdits.

S'il est anormal que le caractère de commerçant ait été reconnu à des officiers ministériels nommés par le pouvoir exécutif, il est certain qu'il n'a jamais été, dans la pensée du législateur, de les autoriser à faire le commerce sans aucune restriction.

Et enfin, le Code de Commerce ne contient-il pas un

(1) Les courtiers maritimes sont, en outre, exonérés de la taxe sur le chiffre d'affaires. (Décret du 28 décembre 1926, art. 2.)

texte qui paraît bien condamner la prétention des courtiers maritimes à la consignation des navires?

L'article 85 s'applique bien aux courtiers maritimes, puisqu'il vise « tout agent de change ou courtier ».

Or, cet article interdit au courtier, « dans aucun cas et sous aucun prétexte, de faire des opérations de commerce pour son compte et de s'intéresser directement ou indirectement, sous son nom ou sous un nom interposé, dans aucune entreprise commerciale ».

Celui qui se charge de la consignation d'un navire est amené à traiter en son nom avec les entrepreneurs de débarquement ou avec les réceptionnaires; il s'oblige personnellement et signe des contrats qui pourront, suivant les circonstances, lui procurer un profit ou lui faire subir une perte.

La Cour de Cassation, dans un arrêt du 4 mars 1907 (1) a rappelé incidemment aux courtiers maritimes la prohibition de l'article 85:

« Attendu qu'il n'est point établi que Colombier, chargé comme courtier maritime de la conduite du *Malou*, dont L'ARTICLE 85 DU CODE DE COMMERCE LUI INTERDISAIT D'AILLEURS D'ÊTRE LE CONSIGNATAIRE, ait reçu de Salles un mandat quelconque pour ce qui se référait à l'expédition du navire. »

Sans indiquer sur quel texte il fondait cette interdiction, le Tribunal de Commerce de Marseille, dans deux jugements du 19 février 1891 (2) et du 9 mars 1903 (3), avait nettement posé en principe que « les courtiers, dans l'exercice de leurs fonctions, sont des officiers ministériels et ne peuvent être, en conséquence, les agents de l'armateur ni de l'affréteur. »

Plusieurs décisions toutes récentes ont pris soin de

(1) Cass., 4 mars 1907, *R. I. D. M.*, XXII, 739.
(2) Marseille, 19 février 1891. *J. de Marseille*, 1891-1-113.
(3) Marseille, 9 mars 1903. *J. de Marseille*, 1903-1-237.

séparer nettement les services que rend le consignataire de la conduite du navire réservée aux courtiers maritimes.

Le Tribunal de Marseille s'exprime en ces termes dans un jugement du 12 mars 1926 (1):

« Attendu que la Société défenderesse a consigné le vapeur affrété à son agent de Cette, chargé à ce titre des opérations concernant l'expédition (réception des marchandises pour l'embarquement, délivrance de la cargaison débarquée, tractations avec les divers fournisseurs), que la rémunération perçue de ce fait correspond à ce que l'on appelle communément les frais d'agence;

» Attendu que les services ainsi rendus au navire sont absolument distincts de ceux à rendre par le courtier maritime à qui le capitaine d'un navire étranger doit nécessairement s'adresser pour les formalités administratives à accomplir telles que la conduite ou déclaration en douane, l'affirmation du rapport de mer et l'obtention des papiers d'expédition pour la sortie du port. »

De même, le Tribunal de Commerce du Havre (2) s'est prononcé nettement contre la prétention des courtiers à la consignation:

« Attendu, dit le Tribunal, qu'il n'est pas contestable que le rôle d'un consignataire est totalement différent, du moins en France, de celui des courtiers maritimes; que ces derniers ont des attributions nettement déterminées par les règlements qui instituèrent leurs charges d'officiers ministériels; qu'ils ont, en effet, le monopole de la conduite des navires étrangers, c'est-à-dire la représentation auprès des autorités et administrations françaises du capitaine dont ils traduisent les déclarations, les rapports ou les requêtes; que ces prérogatives, qu'ils sont seuls à exercer et que le consignataire ne saurait avoir, leur limitent leur mission;

(1) *Dor. Sup.*, 1926-399.
(2) Le Havre, 15 octobre 1927. *Dor. Sup.*, 1928-21.

qu'ils ne peuvent, en effet, s'immiscer dans les opérations commerciales des navires, lesquelles ne peuvent être faites que par le capitaine lui-même ou, à défaut, par un consignataire ».

Mais les Tribunaux se sont bornés le plus souvent à tracer des limites; lorsqu'ils se sont trouvés en présence d'un courtier qui les avait franchies, ils l'ont traité comme un consignataire ordinaire (1), ce qui paraissait bien une reconnaissance implicite du droit des courtiers à la consignation.

M. Bonnecase émettait l'opinion que les consignataires professionnels revendiqueraient en justice, un jour ou l'autre, à rencontre des courtiers, le domaine qui est le leur « sous la forme d'une question de principe pouvant donner lieu à un arrêt de principe » (2).

Cette revendication vient d'être, par deux fois, présentée à la justice en ces tous derniers temps et, si le Tribunal de Commerce de Lorient a refusé d'y faire droit (3), celui de Bordeaux l'a accueillie, au contraire, par un jugement longuement et fortement motivé (4).

Le Tribunal de Lorient avait été saisi de la réclamation d'un agent-consignataire qui reprochait à des courtiers maritimes la concurrence qu'ils lui faisaient en dehors de leur circonscription territoriale. Il a débouté le demandeur par le motif que les courtiers ont « le droit de faire comme » tous les autres commerçants des actes qui ne rentrent » pas dans leur privilège, et particulièrement la consi- » gnation des navires et la rédaction des chartes-parties, » leur qualité d'officiers ministériels ne leur interdisant » nullement de telles opérations. »

Le Tribunal de Bordeaux s'est prononcé nettement en sens contraire et a donné raison à un consignataire qui

(1) Le Havre, 30 juillet 1919, déjà cité.

(2) Bonnecase, n° 385.

(3) Lorient, 1er mai 1929, *Gazette du Palais*, 1929-2-200.

(4) Trib. de Commerce de Bordeaux, 9 octobre 1930. Jugement inédit. Seul le sommaire a été publié. *Dor. Sup.* 1931-36.

reprochait à un courtier maritime de lui avoir fait une concurrence déloyale en se chargeant de distribuer une cargaison et d'encaisser le fret.

Le Tribunal a jugé, en développant l'argumentation que nous avons reproduite, que l'énumération des fonctions des courtiers, donnée par l'article 80 du Code de Commerce et l'ordonnance royale du 14 novembre 1835, est strictement limitative, que les courtiers ne peuvent, par suite, se livrer à des actes de commerce et notamment à la consignation et doivent se cantonner dans leur rôle d'officiers publics.

Enfin, et c'est ce qu'il y a de nouveau dans cette décision, le Tribunal a sanctionné ce rappel des principes en allouant au consignataire lésé de forts dommages-intérêts.

Il paraît peu probable que les courtiers maritimes s'inclinent sans protester devant cette décision: aussi pensons-nous que l'arrêt de principe annoncé par M. Bonnecase ne saurait tarder à intervenir.

L'offensive des consignataires contre les courtiers est une tardive réponse à de nombreuses actions que les courtiers avaient intentées contre les consignataires pour la défense de leur monopole.

Et nous voici amené à examiner sous son deuxième aspect le conflit des courtiers maritimes et des consignataires et à étudier les efforts des consignataires pour battre en brèche le monopole des courtiers.

2° Le consignataire ne peut faire la conduite du navire

C'est une vieille question et qui a fait couler beaucoup d'encre. Elle se rattache, plutôt, au privilège des courtiers maritimes, mais rentre cependant dans le cadre de notre étude, puisque nous avons à délimiter les attributions du consignataire du navire.

Le monopole des courtiers maritimes pour la conduite des navires et la traduction des documents (obtention de la libre pratique, dépôt du rapport de mer, formalités en douane) comporte une exception qui remonte à l'Ordonnance sur la Marine d'août 1681.

« Les maîtres et marchands qui voudront agir par eux-mêmes, disait l'ordonnance ne seront pas tenus de se servir d'interprètes ni de courtiers » (1).

S'il est interdit aux capitaines étrangers de se faire assister auprès des Administrations par tout autre qu'un courtier interprète et conducteur de navires, la conduite n'est pas obligatoire, et l'intéressé peut toujours agir par lui-même.

Les armateurs étrangers ont naturellement tenté de se soustraire au monopole coûteux des courtiers et les tribunaux ont dû, à la requête de ceux-ci, dire quels étaient les divers intéressés pouvant agir par eux-mêmes.

Ce droit appartient naturellement au capitaine étranger s'il parle suffisamment le français pour pouvoir agir par lui-même et à l'armateur, principal intéressé dont le capitaine n'est en somme que le représentant légal. Il appartiendrait de même au chargeur unique de la cargaison.

Les courtiers maritimes ont tenté de le faire refuser à l'agent de l'armateur dans un port ou « commis succursaliste », mais un arrêt de la Chambre Criminelle du 31 janvier 1852 (2) a rejeté leurs prétentions.

Cet arrêt a posé nettement les conditions que devait remplir l'agent de l'armateur pour pouvoir agir sans courtier. En exigeant qu'il soit exclusivement attaché à la maison de commerce de l'armateur, soit chargé de représenter celui-ci pour toutes les affaires et résidât obligatoirement dans le port, la Cour de Cassation a empêché le

(1) *Ordonnance sur la Marine*, livre I, titre 7, article 14.
(2) Cass. Crim., 31 janvier 1852. S., 1852-1-53.

recours à un mandataire engagé uniquement pour la conduite (1).

Cette jurisprudence a été confirmée par plusieurs arrêts postérieurs (2) et le droit pour le commis succursaliste de faire la conduite n'est plus aujourd'hui discuté.

Par contre, un arrêt de la Chambre Criminelle du 12 janvier 1875 (3) qui reconnut le même droit au consignataire unique, soit du navire, soit de la cargaison, souleva les protestations les plus énergiques des courtiers dont il ruinait le monopole.

Ils s'adressèrent d'abord à l'autorité administrative, mais éprouvèrent le plus complet échec.

Le Ministre du Commerce ayant demandé l'avis de la Section des Travaux Publics du Conseil d'Etat, celle-ci, par un avis du 20 juillet 1886 (4), se prononça en faveur du consignataire du navire, par le motif qu'il était « intéressé à ce que les formalités et notamment le dépôt du manifeste en douane soient accomplis dans les délais et les conditions voulus, puisqu'au cas où elles ne le seraient pas, il serait personnellement engagé et compromis et que la coque dont il a la charge pourrait être saisie aussi bien que les marchandises. »

La Chambre Criminelle de la Cour de Cassation, saisie à nouveau de la question, confirma sa jurisprudence favorable au consignataire de la coque (5).

Mais, peu d'années après, deux arrêts de la Chambre Civile du 25 février 1895 (6) devaient marquer un revirement complet de la jurisprudence. Le droit de faire la conduite maintenu au consignataire de la cargaison, qui

(1) RIPERT, tome I, n° 902.

(2) Cass. Crim., 27 décembre 1873. S., 1874-1-138 ; Cass. Civ., 17 mars 1886. D., 1886-1-195 ; Rennes, 29 mai 1907 et 26 février 1908. S., 1912-2-121; *R. I. D. M.*, XXIII, 622.

(3) Cass. Crim., 12 janvier 1875. D. 1876-1-336.

(4) Cité par BONNECASE, n° 390 (en note).

(5) Cass. Crim., 9 mai 1890, S. 1892-1-281.

(6) Cass. Civ., 25 février 1895. *R. I. D. M.*, X, 772.

dans son intérêt propre, était absolument refusé au consignataire du navire.

Pour quel motif, la Cour de Cassation refusait-elle au consignataire du navire le droit reconnu au commis succursaliste?

C'est, disait-elle, en reprenant la formule de l'arrêt de 1852, « parce que lorsque le commis agit au nom de la maison de commerce, c'est la maison elle-même qui agit »; mais « qu'il en est autrement d'un mandataire général ou spécial dont la personnalité ne se confond pas avec celle de la maison, soit que le mandat résulte d'un contrat ayant pour objet unique de le conférer, soit qu'il résulte d'une disposition accessoire d'un autre contrat ».

La Chambre Criminelle s'est ralliée à la solution adoptée par la Chambre Civile (1) et la jurisprudence paraît aujourd'hui définitivement fixée (2).

La Cour de Cassation s'est rendue compte que l'autorisation donnée à quiconque ferait choix d'un mandataire de ne plus recourir aux courtiers maritimes, supprimait en fait leur privilège de conduite. Elle n'a pas voulu aller jusque là et c'est ce qui explique le revirement de sa jurisprudence.

Ainsi donc, les consignataires de navires étrangers devront avoir recours à un courtier privilégié pour la conduite des navires qui leur sont consignés.

Ne seront-ils pas, de ce fait, désavantagés vis-à-vis des armateurs étrangers par rapport aux courtiers maritimes qui, eux, font librement la consignation des navires?

En fait, bien des consignataires ont su trouver le moyen de se soustraire pratiquement aux inconvénients du monopole des courtiers.

A Marseille, notamment, chacune des plus importantes maisons de consignation s'est assuré la collaboration exclu-

(1) Cass. Crim., 27 mars 1915. D. 1916-1-55.
(2) Dunkerque, 4 avril 1924. *Dor. Sup.*, 1924-412.

sive d'un courtier maritime qu'elle a installé dans ses propres bureaux et qui fait la conduite des navires dont elle a la consignation.

Nous voulons bien croire, pour l'honneur des principes, que ces officiers ministériels sont vraiment les propriétaires de leurs charges et qu'ils encaissent eux-mêmes leurs courtages des armateurs.

Quoiqu'il en soit, l'immixtion tolérée des courtiers maritimes dans la consignation des navires, de même que la pratique qui tend à faire d'officiers ministériels nommés par décret les employés de consignataires, ne sont-ce pas là des abus que peuvent légitimement invoquer en faveur de leur thèse les partisans de la suppression du privilège des courtiers maritimes (1) ?

C. — ARMATEURS - CONSIGNATAIRES DE NAVIRES

Il peut arriver qu'un armateur, ou plus souvent une société d'armement, se fasse consignataire de navires, c'est-à-dire accepte la consignation de navires appartenant à d'autres armateurs ou à d'autres sociétés d'armement (2).

C'est une conséquence du développement des services terrestres des compagnies de navigation.

La compagnie, qui aura installé dans un port une agence puissamment outillée, aura parfois intérêt à mettre ses services à la disposition d'une autre compagnie desservant une autre ligne qui, par la rémunération qu'elle lui versera, la dégrèvera d'une partie de ses frais généraux.

Cette pratique sera souvent le résultat d'une entente commerciale entre compagnies de navigation qui auront

(1) Bonnecase, n° 403.

(2) Marseille, 21 décembre 1925. *Dor. Sup.*, 1926-75; Marseille, 12 avril 1926. *Dor. Sup.*, 1926-413.

réalisé un accord sur les tarifs et les conditions de transport.

Elle méritait d'être signalée, car elle peut être une cause d'erreur pour le destinataire mal informé. Celui-ci, trompé par les apparences, pourra croire que l'armateur, qui lui délivre les marchandises, est le propriétaire ou l'affréteur du navire, alors qu'il n'en est que le consignataire et cette erreur pourra avoir pour lui les plus graves conséquences (1).

---

(1) Marseille, 27 octobre 1920, réformé par arrêt de la Cour d'Aix du 18 mai 1921. *R. I. D. M.*, XXXIII, 358.

CHAPITRE II

LE CONTRAT DE CONSIGNATION DE NAVIRES

Section I

Sa Nature Juridique

A. — ABSENCE DE DEFINITION LEGALE

Nous trouvons, dans deux articles du Code de Commerce, le terme de consignataire:

L'art. 285 dispose que « tout commissionnaire ou CONSIGNATAIRE qui aura reçu les marchandises mentionnées dans les connaissements ou chartes-parties sera tenu d'en donner reçu au capitaine ».

Et l'article 305 décide que « si le CONSIGNATAIRE refuse de recevoir les marchandises, le capitaine peut, par autorité de justice, en faire vendre pour le payement de son fret, et faire ordonner le dépôt du surplus ».

Il semble bien que, par ce mot de consignataire, les rédacteurs du Code aient voulu simplement entendre celui à qui les marchandises sont adressées ou « consignées », c'est-à-dire le destinataire des marchandises. C'est également le sens que donnent au mot de « consignataire » les plus anciennes décisions de jurisprudence (1).

Mais le Code de Commerce ne fait nulle part mention du consignataire du navire, et, nous l'avons dit, aucune loi n'est venue le compléter sur ce point.

Bien plus, dans le projet de refonte du Livre II du Code de Commerce qui vient d'être rédigé par l'Association Française du Droit Maritime (2), il n'est traité nulle part

(1) Voir *Jurisprudence Maritime et Commerciale de Marseille*, 1re table, 1820-1840.

(2) *Dor.*, tome 20, p. 780.

du consignataire ni d'ailleurs d'aucun des autres agents terrestres de la navigation maritime.

La loi toute récente du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage est peut-être le seul texte postérieur au Code qui fasse mention des consignataires de navires. Elle dispose, dans son article 8, que « les courtiers et consignataires de navires sont personnellement responsables du paiement des droits de pilotage », mais ne nous donne aucun éclaircissement sur leur situation juridique.

Le consignataire du navire n'a donc pas de statut légal. Il est apparu un beau jour dans le monde des affaires maritimes parce qu'il avait un rôle à y jouer.

C'est par l'analyse de ce rôle que nous arriverons à définir sa situation juridique.

Nous avons vu que ses fonctions sont précisément celles que remplissent là où ils existent le préposé de l'armateur, l'agent de la Compagnie de Navigation.

Le contrat de consignation de navires ne serait-il qu'une variété du louage de services?

C'est ce que nous allons d'abord examiner.

B. — LE CONSIGNATAIRE N'EST PAS UN PRÉPOSÉ

A la différence de la plupart des Codes étrangers (1), notre Code de Commerce ne contient pas de règles générales sur les divers auxiliaires qu'emploient les commerçants dans l'exercice de leur profession.

On en distingue cependant deux sortes (2) : d'une part, les commis ou préposés spécialement attachés à une maison de commerce et placés sous la dépendance de son chef; d'autre part, les divers auxiliaires qui ne sont pas employés exclusivement par une maison et sont libres d'offrir leurs services à tous les commerçants qui en ont besoin; ce sont les représentants ou commissionnaires.

Dans la première catégorie, celle des commis ou prépo-

(1) Lyon-Caen et Renault, t. III, n° 518.
(2) Lacour et Bouteron, tome I, n° 922.

sés, les uns, se bornant à des travaux matériels, sont liés au commerçant qui les emploie par un simple contrat de louage de services régi par l'article 1780 du Code Civil.

D'autres, employés d'un rang supérieur, ne sont pas confinés dans des besognes matérielles: ils accomplissent, pour le compte de leur patron des actes juridiques, contractent en son nom avec les tiers. Ils ne se bornent pas à lui rendre service moyennant un salaire convenu, ils le représentent.

Pour ces préposés, d'une catégorie supérieure, on admet que le louage de services se complique d'un mandat.

C'est le cas des fondés de pouvoir ou directeurs de succursales.

C'est aussi, selon certains auteurs, le cas du capitaine qui, préposé de l'armateur pour la conduite du navire, est son mandataire pour les divers actes juridiques qu'il doit accomplir au cours de l'expédition (1).

Mais, les uns et les autres, simples commis ou préposés mandataires, doivent compte de leur temps à leur employeur, qui les rémunère généralement par un traitement fixe: s'ils traitent en son nom, c'est en vertu de sa procuration expresse ou tacite.

Le consignataire du navire, par contre, occupe vis-à-vis de l'armateur une situation indépendante: il ne lui doit aucun compte de son temps et peut s'occuper à son gré de toutes sortes d'opérations commerciales. Les locaux qu'il occupe, il les loue en son nom: il est assujetti personnellement à la patente, rétribue lui-même ses employés et supporte ses frais généraux.

Le contrat de consignation de navires n'a donc rien de commun avec le louage de services.

Le Tribunal de Commerce de Marseille l'a décidé par un jugement du 5 avril 1922 (2) en déboutant un consignataire qui se fondait sur l'article 1780 du Code Civil pour

(1) LYON-CAEN et RENAULT. t. V, n° 496 ; DE VALROGER, t. I, n° 285 ; DANJON, II, n° 419; VERMOND, n° 98; Contra: RIPERT, t. I, n° 809; BONNECASE, n° 421.

(2) Marseille, 5 avril 1922. *J. de Marseille*, 1923-1-332.

réclamer des dommages-intérêts à une société d'armement qui avait décidé de se priver de ses services.

Et le Tribunal donne en ces termes les motifs de sa décision:

« Attendu que les dispositions de l'art. 1780 ont été édictées au profit de ceux qui sont liés à un patron ou à une administration privée par un contrat de louage de services; qu'en l'espèce, le demandeur n'était pas l'employé ni même l'agent à Marseille de la société susnommée; qu'il n'avait pas avec celle-ci un engagement de durée déterminée et qu'il ne recevait d'elle ni appointements fixes, ni même une portion quelconque de ses frais de bureau; que sa rémunération consistait exclusivement dans les commissions qui lui étaient attribuées sur les frets d'entrée ou de sortie des navires expédiés à sa consignation; qu'il lui était loisible de s'occuper d'affaires similaires pour le compte d'autres armateurs, et qu'en fait, ses imprimés de lettres, semblables à ceux de la plupart des transitaires et courtiers d'affrètement, ne faisaient point mention de la société défenderesse; qu'il faut donc, ainsi qu'il a été jugé dans des circonstances analogues, assimiler le demandeur à un représentant à la commission, à qui il n'est reconnu, par les usages de la place, aussi bien que par la jurisprudence, aucun droit de préavis. »

M. Wahl enseigne, au contraire, « que, dans sa nature juridique, le consignataire peut être un préposé de l'armateur, c'est-à-dire un locateur de services; qu'il peut aussi être un entrepreneur travaillant pour divers armateurs, par conséquent un locateur d'industrie » (1).

Les conditions dans lesquelles le consignataire exerce sa profession, conditions qu'a relevées le Tribunal de Marseille dans la décision que nous venons de citer, l'indépendance dont il jouit vis-à-vis de l'armateur sont inconciliables avec la situation de préposé. D'autre part, le contrat d'entreprise ou de location d'industrie est exclusif de toute

(1) WAHL, n° 317.

représentation, et nous avons vu que le consignataire représente l'armateur.

C. — LE CONSIGNATAIRE EST UN COMMISSIONNAIRE

Le consignataire n'opère généralement pas lui-même le déchargement du navire; il ne possède pas le personnel et l'outillage nécessaires et est amené à passer des contrats avec des acconiers ou entrepreneurs de débarquement.

De plus, en effectuant pour le compte du capitaine et de l'armateur la livraison des marchandises, il participe à l'accomplissement du contrat de transport.

Il intervient donc dans une opération juridique, et c'est encore un acte juridique qu'il accomplit lorsqu'il donne quittance du fret que lui versent les réclamateurs.

Ces actes juridiques, il les accomplit au nom et pour le compte de l'armateur qui lui en a donné le pouvoir en lui confiant la consignation de ces navires.

Or, « le pouvoir de faire quelque chose pour quelqu'un et en son nom », c'est la définition même du mandat (article 1984, C. Civ.). Le consignataire du navire est tout d'abord un mandataire.

Cette idée de mandat se retrouve avec plus ou moins de netteté dans toutes les décisions qui ont statué sur la situation du consignataire; elle a été adoptée par presque tous les auteurs qui se sont prononcés sur sa condition juridique (1).

On s'est demandé si le consignataire que le capitaine, lui aussi mandataire de l'armateur, se substitue pour l'accomplissement d'une partie de sa tâche, la livraison des marchandises, ne doit pas rentrer dans la catégorie des mandataires substitués dont l'article 1994 du Code Civil a réglé la situation (2).

(1) RIPERT, tome I, n° 882 ; BOITIER, p. 10 ; BONNECASE, n° 371.

(2) BOITIER, p. 11.

Notons, tout d'abord, que la question ne se pose pas lorsque le consignataire a été choisi directement par l'armateur qui a ainsi divisé lui-même entre deux mandataires la tâche qui normalement n'incombe qu'à un seul.

Elle ne se pose que dans le cas de plus en plus exceptionnel où le consignataire a été choisi directement par le capitaine.

Il faut alors répondre par l'affirmative : le consignataire est bien un mandataire substitué.

La question ne présente, d'ailleurs, pas grand intérêt pratique, puisque le mandant est engagé par le mandataire substitué tout comme par le mandataire direct.

Mais une question plus importante reste à trancher : le consignataire est-il un simple mandataire ou doit-il être rangé dans cette catégorie de mandataires qui est particulière au droit commercial, celle des commissionnaires ?

Les différences entre le mandat et la commission sont importantes ; de là, l'intérêt de la question.

Alors que le mandat est en principe gratuit, sauf preuve contraire à administrer par le mandataire, le commissionnaire peut toujours réclamer une rétribution qui, à défaut de convention, doit être fixée d'après les usages.

Le commissionnaire a un privilège (art. 93, C. Com.), le mandataire n'en a pas.

Pour résoudre la question, il faut préciser le critérium qui doit permettre de distinguer les deux contrats ; or, sur ce point, les auteurs ne s'accordent pas et quelques décisions de jurisprudence en sens divers ne peuvent fournir aucune directive.

Deux principaux systèmes ont été soutenus :

Selon M. Planiol et d'autres auteurs (1), il faut s'en tenir à la manière dont l'opération s'exécute ; le contrat de commission, régi par la loi commerciale est uniquement celui dans lequel le commissionnaire agit en son propre nom pour le compte de son commettant (art. 94 C. Com.).

(1) Planiol, *Traité élémentaire de Droit civil*, t. II, n° 2351 (Note). Lacoste et Bourcart, t. I, n° 93.

Mais le critère qui repose pour le compte d'autrui devient très contestable et ne permet aucune limite de pouvoirs, le commissionnaire mandataire et le délégataire ont réglé par le Code Civil, auquel renvoie expressément le second alinéa de l'article 91 du Code de Commerce.

Cette opinion paraît à première vue solidement fondée sur la définition que met article 91 du commissionnaire : « celui qui agit en son propre nom ou sous un nom social pour le compte d'un commettant ».

Ce n'est pourtant pas celle qui est soutenue par la majorité des auteurs et elle nous paraît devoir être rejetée.

Comme on l'a fait très justement remarquer (1), même en droit civil, le mandataire ne se présente pas toujours au nom du mandant. Les parties peuvent convenir que le mandataire traitera avec les tiers en son nom propre et sans leur faire connaître sa véritable qualité. Cela se produit en vue de la cachet des rapports entre mandant et mandataire.

Ce n'est donc pas dans la façon dont ils se présentent au public qu'il faut chercher le critérium de la distinction entre le mandataire et le commissionnaire, c'est dans la nature des opérations accomplies.

« Il y a commission, disent MM. Lyon-Caen et Renault (2) quand l'acte à accomplir est un acte de commerce ; peu importe que le commissionnaire agisse en son nom ou au nom du commettant. Il y a mandat quand l'opération à faire est civile ; peu importe que le mandataire agisse au nom de mandant ou en son nom. »

C'est une opinion analogue que soutient M. Wahl, qui définit le commissionnaire : « le mandataire en droit commercial » (3) et M. Thaller ne s'éloigne pas beaucoup de ce système en exigeant que l'opération « ait pour objet une chose mercbande » (4).

(1) Cours de Cassation, tome II, p. 706
(2) Lyon-Caen et Renault, tome III, n° 616
(3) Wahl. Traité théorique et pratique de droit commercial n° 1,343.
(4) Thaller. Traité élémentaire de droit commercial, n° 1.114.

Il semble bien que l'on puisse invoquer en faveur de cette opinion, non plus le premier, mais le second alinéa de l'article 94, dans lequel est appelé aussi commissionnaire « celui qui agit au nom d'un commettant ».

Si l'on pensait, avec les partisans du premier système, qu'il n'y a de commissionnaire que celui qui agit en son propre nom, il serait difficile de considérer dans tous les cas le consignataire du navire comme un commissionnaire.

En effet, bien qu'il arrive très fréquemment au consignataire de passer des contrats en son propre nom et de s'engager personnellement, cela n'est pas de l'essence de ses fonctions. Quand il livre les marchandises et quand il recouvre le fret, il accomplit une obligation qui incombe au capitaine et à l'armateur et exerce un droit qui leur appartient. Les destinataires connaissent ce capitaine ou cet armateur, dont le nom figure sur les connaissements, et n'ignorent pas que le consignataire est leur représentant.

Par contre, si, comme nous le pensons, c'est la nature des opérations traitées qui doit servir de critérium, il faut incontestablement reconnaître au consignataire la qualité de commissionnaire.

Le transport des marchandises par mer est essentiellement commercial ; le consignataire qui, par profession et moyennant une rétribution convenue, participe à l'exécution de ce transport, accomplit certainement des actes de commerce.

Et puisqu'il n'est pas un préposé, puisqu'il est amené à s'engager personnellement vis-à-vis des tiers, il est incontestablement ce mandataire du droit commercial auquel on réserve le nom de commissionnaire.

Le contrat de consignation de navires est donc une variété du contrat de commission qui peut s'appliquer à toutes sortes d'opérations commerciales, au transport tout aussi bien qu'à la vente (1).

(1) Boitier, p. 19.

Ajoutons que le consignataire du navire sera souvent appelé à faire à son armateur des avances qu'il récupèrera ensuite sur le fret, tout comme le commissionnaire en marchandises fait des avances à son commettant sur le produit à venir de la vente des marchandises qui lui sont consignées.

Un arrêt de la Cour d'Aix, confirmant un jugement du Tribunal de Marseille, a décidé qu'un consignataire qui avait fait des avances à son armateur devait être considéré comme un véritable commissionnaire (1).

Aussi définirons-nous le consignataire du navire : « un commissionnaire chargé par l'armateur ou le capitaine d'opérer pour leur compte dans un port d'escale la livraison des marchandises aux consignataires et l'encaissement du fret ».

---

(1) Aix, 8 janvier 1903. *R. I. D. M.*, XVIII, p. 637.

SECTION II

Formation et Cessation du Contrat

A. — FORMATION DU CONTRAT

Le contrat qui lie le consignataire à l'armateur est purement consensuel et n'est soumis à aucune formalité particulière.

Il résulte de l'accord du capitaine ou de l'armateur d'une part, du consignataire de l'autre, sur les conditions de la consignation.

L'existence du contrat se prouve conformément à l'article 109 du Code de Commerce. C'est généralement dans la correspondance échangée que l'on en trouvera la preuve. L'acceptation par le consignataire de l'offre de l'armateur sera souvent tacite et se déduira d'un commencement d'exécution du mandat (art. 1985, C. Civ).

Au point de vue de la capacité des parties, notons simplement qu'elles devront posséder la capacité de faire le commerce, puisqu'il s'agit d'un contrat de commission, donc essentiellement commercial.

Le consignataire est choisi le plus souvent par l'armateur, mais si l'armateur n'avait pas fait choix d'un consignataire et si, au cours du voyage, les circonstances rendaient son concours nécessaire, le capitaine pourrait le désigner lui-même, puisque, hors du lieu de la demeure des propriétaires du navire, il peut faire tous actes utiles à l'expédition (1).

(1) Le Havre, 15 juin 1867. *Rec. Havre,* 1867-1-181.

L'armateur sera lié par le choix fait par le capitaine.

Si, dans ce choix, le capitaine commettait une faute, il en serait personnellement responsable. C'est ainsi qu'un capitaine qui « entré dans un port de relâche s'était consigné précipitamment à une maison de commerce à des conditions anormales et sans avoir préalablement pris des renseignements auprès du consul ou fait appel à la concurrence », a vu laisser à sa charge l'excédent des commissions par lui payées (1).

La liberté du choix du consignataire se trouvera quelquefois restreinte par la « clause d'adresse », insérée dans la charte-partie, qui oblige le capitaine à s'adresser, dans tel ou tel port, à un consignataire désigné.

Elle garantit aux affréteurs que le navire sera consigné à un mandataire qu'ils estiment solvable et capable.

Le plus souvent, la charte-partie ne désigne pas nommément le consignataire, mais laisse aux affréteurs le droit de le choisir. Elle stipule, par exemple, que le navire « sera consigné aux agents des affréteurs dans le port de déchargement » (2).

Le capitaine est tenu de se conformer à la clause d'adresse, sous peine de dommages-intérêts (3).

Mais lorsque le nom du bénéficiaire de la « clause d'adresse » ne figure pas dans la charte-partie, il appartient au consignataire choisi par les affréteurs de se présenter au capitaine et de le prévenir en temps utile du droit qu'il prétend exercer (4).

B. — CESSATION DU CONTRAT

Le contrat de consignation de navires finit tout d'abord par l'accomplissement du mandat, c'est-à-dire par l'achèvement des opérations dont le consignataire a été chargé.

(1) Rouen, 22 décembre 1868. *J. de Marseille*, 1869-2-81.
(2) Marseille, 9 mars 1903. *J. de Marseille*, 1903-1-237.
(3) Cass. Civ., 28 mars 1893. *R. I. D. M.*, VIII, 641.
(4) Marseille, 22 oct. 1908. *R. I. D. M.*, XXIV, 357.

S'il a été choisi pour un unique voyage, lorsque le navire a levé l'ancre et que toutes ses opérations dans le port sont liquidées, le mandat du consignataire prend automatiquement fin.

Il en est de même, si le contrat a été conclu pour une durée déterminée et s'il n'est pas expressément ou tacitement renouvelé.

Mais le contrat de consignation peut aussi prendre fin par anticipation (art. 2.003 C. Civ.), dans les trois cas suivants :

1° Révocation du consignataire

Le mandat, gratuit ou salarié, est toujours révocable « ad nutum » et l'armateur peut retirer au consignataire sa représentation quand il lui semble bon (1).

Le Tribunal de Commerce de Marseille a jugé que l'armateur n'est pas tenu de justifier les motifs de sa décision, ni même d'en donner aucun, si le consignataire était seulement rémunéré à la commission et si, lors de la formation du contrat, aucune durée n'avait été prévue ni aucune indemnité pour le cas de révocation (2).

Il semble pourtant qu'une révocation intempestive et injustifiée pourrait donner lieu à dommages-intérêts au profit d'un consignataire qui aurait engagé des frais pour l'accomplissement de son mandat (art. 1.999 C. Civ.).

Signalons aussi que le droit de révocation par l'armateur n'est plus absolu lorsque la charte-partie contient la clause d'adresse, le choix du consignataire ayant été fait alors dans l'intérêt commun de l'armateur et des affréteurs.

2° Démission du consignataire

Le consignataire, comme tout mandataire, peut renoncer au mandat que lui a donné l'armateur, toutes les fois qu'il n'a pas traité pour une durée déterminée.

(1) Havre, 29 août 1900. *Rec. du Havre,* 1900-1-187 ; Douai, 5 décembre 1901. *Rec. du Havre,* 1901-2-514.

(2) Marseille, 23 février 1929. *Dor. Sup.,* 1929-176 (Sommaire).

Si cette démission était intempestive, il devrait réparation du préjudice qu'il causerait de ce fait à l'armateur. (Art. 2.007, C. Civ.)

3° Mort, faillite ou liquidation judiciaire

En droit, la mort du mandant ou celle du mandataire met fin au contrat de mandat dans lequel l' « intuitus personæ » joue un rôle essentiel (1).

En fait, même lorsque la profession d'armateur ou celle de consignataire sont exercées par des individus, leur maison de commerce ne disparaît pas immédiatement avec eux.

La maison de commerce entre en liquidation et le liquidateur achève l'exécution des contrats en cours.

La faillite ou la liquidation judiciaire de l'armateur ou du consignataire mettent fin également au contrat, le mandat comportant une confiance réciproque que ces mesures ne sauraient laisser intacte.

---

(1) Colin et Capitant, tome II, p. 717.

SECTION III

Obligations du Consignataire

M. Ripert a critiqué avec beaucoup de raison (1), à propos du contrat de transport, l'usage habituellement suivi d'étudier séparément les obligations du transporteur et celles de l'affréteur.

De même, il nous paraît préférable de ne pas étudier séparément les obligations du consignataire vis-à-vis de son armateur et vis-à-vis des tiers, ce qui nous exposerait à des redites.

Dans un chapitre spécial (chapitre III), nous suivrons le consignataire dans l'accomplissement de ses fonctions et nous dirons ses droits et ses devoirs à propos de chacune de ses attributions.

Notons simplement, ici, qu'il doit exécuter le mandat qui lui a été donné par l'armateur, c'est-à-dire se conformer à ses instructions et lui rendre compte de sa gestion.

Ses obligations varieront dans le détail, suivant les instructions qu'il aura reçues et les usages des ports. Elles se résument à ceci : la sauvegarde des intérêts du capitaine et de l'armateur.

S'il y manquait, il serait responsable vis-à-vis d'eux. Mandataire salarié, sa responsabilité sera appréciée avec rigueur. (Art. 1.992, Code Civil.)

C'est ainsi qu'il sera valablement appelé en garantie par le capitaine actionné en paiement de dommages survenus

(1) RIPERT, tome II, n° 1.474.

à la marchandise postérieurement au débarquement (1) et répondra de ses fautes les plus légères.

De même, il doit veiller à la conservation des droits de l'armateur et du capitaine vis-à-vis des destinataires. Il engagerait sa responsabilité s'il délivrait la marchandise sans encaisser le fret et laissait perdre ainsi au capitaine le droit de faire consigner et le privilège qui lui appartiennent.

(1) Bordeaux, 7 mai 1923. *Dor. Sup.*, 1923-328.

Section IV

Rémunération du Consignataire

A. — COMMISSIONS

A la différence du directeur d'une agence maritime, le consignataire du navire ne reçoit jamais d'appointements fixes.

Il est rémunéré uniquement par des commissions. Le taux en est déterminé par les accords.

Dans le cas où il n'aurait pas été fixé, on devrait se conformer aux usages du port. Comme l'a dit le Tribunal de Dunkerque (1), « la commission du consignataire se justifie par ce fait qu'il n'y a pas d'opération commerciale gratuite, à moins de convention contraire ».

Elle est généralement basée sur le fret.

Le calcul s'opère sur la totalité du fret perçu par l'armateur sur les marchandises chargées ou déchargées dans le port et non pas seulement sur le fret réellement perçu par le consignataire (2).

En effet, il ne serait pas équitable que le consignataire fût privé de sa commission pour des marchandises auxquelles il aurait donné ses soins, et cela parce que le fret en avait été stipulé payable d'avance.

Le taux de la commission est généralement de 2 à 3 %. En raison de la concurrence que font aux consignataires

(1) Dunkerque, 17 février 1903. *R. I. D. M.*, XVII, 208.
(2) Havre, 30 décembre 1885. *Rec. Havre*, 1886-1-31.

libres les courtiers maritimes, il arrive, dans de nombreux ports, que les consignataires se contentent du taux de commission prévu par le tarif des courtiers.

Toutefois, la rémunération due au consignataire ne saurait se confondre avec les honoraires dus au courtier interprète, pour les formalités administratives que ce dernier peut seul accomplir. Par suite, l'armateur ne peut se soustraire au paiement d'une commission dont le montant est raisonnable et conforme à l'usage, sous le prétexte que le consignataire n'aurait pas procédé à la déclaration en douane du navire, formalité qui ne rentre pas dans ses attributions (1).

Lorsque le taux de la commission a été fixé par les accords des parties, il n'appartient pas aux tribunaux de le réduire (2).

La commmission ne s'applique qu'aux opérations habituelles des navires ; si le consignataire a dû fournir un travail exceptionnel, à la suite d'un abordage, par exemple, il peut réclamer une rémunération supplémentaire (3).

D'après un usage constant, on doit classer en avaries communes la commission due au consignataire appelé à la discussion des avaries (4).

B. — REMBOURSEMENT DES AVANCES

Le consignataire fera très fréquemment des avances à son armateur, soit pour la délivrance des marchandises, soit pour les besoins du navire.

D'abord, il sera amené, par ses fonctions même, à engager certaines dépenses : frais de pesage et de répartition des marchandises, frais de stationnement dans les docks ou magasins, primes d'assurances, locations de bâches ou de prélarts.

(1) Marseille, 12 mars 1926. *Dor. Sup.*, 1926, 399.
(2) Douai, 8 janvier 1878. *Rec. Havre*, 1878-1-23.
(3) Havre, 27 août 1888. *Rec. Havre*, 1889-I-146.
(4) Dunkerque, 17 février 1903. *R. I. D. M.*, XVII, 208.

Ces frais incombent en général à l'armateur, qui lui en devra le remboursement, mais il arrive qu'en vertu des usages du port ou des clauses des connaissements, ils incombent aux destinataires. C'est à eux alors que le consignataire devra les réclamer, et il aurait le droit de retenir les marchandises à défaut de paiement.

Enfin, l'armateur devra rembourser au consignataire les avances faites au capitaine.

Lorsque celui-ci, dans un port éloigné, a besoin d'argent pour les besoins du navire, il n'a plus recours, comme jadis, à l'emprunt : il s'adresse tout simplement au consignataire, qui lui consent une avance sur le fret, de même que le commissionnaire à la vente fait des avances sur les marchandises qui lui sont adressées.

C. — GARANTIES DU CONSIGNATAIRE

Si le fret perçu par le consignataire se trouve insuffisant pour le couvrir du montant de ses avances et de ses commissions, quelles garanties de paiement aura-t-il ?

Si le navire est encore dans le port et si le consignataire a de justes motifs de crainte pour la rentrée de sa créance, il pourra, en présentant requête au président du tribunal, obtenir l'autorisation de pratiquer une opposition à la sortie du navire.

Pour libérer son navire, l'armateur devra payer sa dette ou, s'il en conteste le montant, fournir une caution qui en garantira le paiement.

Mais si le navire a quitté le port, ou si, pour une cause quelconque, ce moyen, simple et rapidement efficace, ne peut être employé, si, par exemple, l'armateur est déclaré en faillite, la créance du consignataire sera-t-elle garantie par un privilège ?

Sur quel texte le consignataire pourra-t-il se fonder pour revendiquer ce privilège ? Sur quels biens portera-t-il ?

L'article 191 du Code de Commerce, qui énumère les créances privilégiées sur les navires, ne fait aucune men-

tion, bien qu'il ait été complété par une loi de 1906, de la créance du consignataire.

L'énumération de l'article 191 est limitative : les privilèges sont de droit étroit. Le consignataire ne pourra donc pas se fonder sur ce texte pour prétendre que ses commissions sont privilégiées sur le navire (1).

Cependant, si sa réclamation n'a pas pour objet le paiement de commissions, mais seulement le remboursement d'avances faites au capitaine pour achat de fournitures ou paiement de réparations urgentes, il pourra alors invoquer le paragraphe 7 de l'article 191, qui déclare privilégiées « les sommes prêtées au capitaine pour les besoins du bâtiment pendant le dernier voyage ».

Mais l'exercice de ce privilège sera soumis à une double condition : d'abord, le consignataire devra apporter la preuve que ses avances ont bien été consenties pour les besoins du navire ; en second lieu, il devra avoir accompli les formalités exigées par l'article 192 (états justificatifs arrêtés par le capitaine, appuyés de procès-verbaux signés par les principaux de l'équipage, constatant la nécessité des emprunts, mémoires des fournisseurs visés par le capitaine et arrêtés par l'armateur).

Comme il sera pratiquement impossible au consignataire d'accomplir ces formalités compliquées chaque fois qu'une avance lui sera demandée ou qu'il devra payer une facture, ce texte ne lui profitera que dans des cas exceptionnels.

Le consignataire pourra encore bénéficier, en principe, du privilège de l'art. 191, si ses avances ont servi à désintéresser des créanciers privilégiés, mais seulement à la condition que le créancier qu'il a désintéressé l'ait subrogé expressément dans son privilège (2) [art. 1.250, C. Civ.].

On a soutenu que cette subrogation est de droit pour la raison que, le consignataire étant précisément

(1) Trib. Civ. de la Seine, 18 décembre 1895. *R. I. D. M.*, XII, 27.
(2) Bordeaux, 9 avril 1887. *R. I. D. M.*, III, 561.

chargé d'acquitter les dettes du navire, au lieu et place de l'armateur, doit être présumé les avoir acquittées pour son compte.

Nous ne partageons pas cette opinion ; c'est au co-obligé seul qu'appartient le bénéfice de la subrogation de plein droit (art. 1.251, 3°) : le consignataire n'est pas un co-obligé, mais seulement un mandataire.

Ainsi donc, tant que la loi n'aura pas été modifiée, le consignataire ne pourra que dans des cas bien rares, et pour certaines créances seulement, bénéficier du privilège accordé par le droit maritime à certains créanciers de l'armateur.

Mais ne faut-il pas lui reconnaître le privilège spécial que l'article 95 accorde au commissionnaire et qui garantit le remboursement de « tous les prêts, avances ou paiements » faits par lui ?

On admet généralement aujourd'hui que le privilège de l'article 95 n'est pas réservé au seul commissionnaire vendeur (1), mais existe au profit de tout commissionnaire qui a fait des avances à son commettant, quelle que soit l'opération dont celui-ci l'a chargé (2).

Il n'y aurait donc pas de raison de le refuser au consignataire.

Mais sur quoi portera ce privilège ?

Les auteurs se refusent à admettre qu'il puisse porter sur le navire (3).

MM. Lyon-Caen et Renault reconnaissent qu'il y aurait là pour le consignataire « une concession très équitable » (4), mais déclarent qu'il n'est pas possible de la lui accorder.

D'abord, l'article 95 accorde au commissionnaire un privilège sur les marchandises et il ne paraît pas que le navire puisse être assimilé à une marchandise.

(1) Cass., 27 juillet 1909, D. 1910-I-345.

(2) Lyon-Caen et Renault, t. III, n° 489.

(3) Desjardins, t. I, n° 163 ; de Valroger, t. I, n° 85 ; Danjon, t. V., n° 1.826 ; Ripert, t. I, n° 880 ; Wahl, n° 968 ; Boitier, p. 54.

(4) Lyon-Caen et Renault, tome VI, n° 1.718.

En outre, le privilège du commissionnaire repose sur une idée de gage tacite (1) et il n'y a gage que si le débiteur est dessaisi de la possession de la chose au profit du créancier (art. 2.076, C. Civ., et 92, C. Com.).

Le commissionnaire en marchandises est en possession du gage du moment que les marchandises sont déposées chez lui ou même lui sont expédiées.

Mais peut-on dire que le consignataire ait jamais le navire en sa possession ? Certainement non.

Le terme de consignataire ne doit pas faire illusion. Parce qu'il aura eu recours à un mandataire pour la délivrance de la cargaison et l'encaissement du fret, l'armateur ne se sera pas dessaisi pour cela de la possession de son navire. Le capitaine ne cessera pas d'obéir à ses ordres et pourra lever l'ancre sans que le consignataire ait le pouvoir de le retenir.

Mais si le consignataire ne peut avoir de privilège sur le navire parce qu'il n'a jamais le navire en sa possession, il est, par contre, une valeur qu'il détiendra : c'est le fret, qu'il est chargé d'encaisser pour compte de l'armateur.

Nous avons vu qu'il ne lui adressera habituellement le fret encaissé qu'après déduction de ses débours et de ses commissions. Mais sera-t-il privilégié sur le fret vis-à-vis des autres créanciers de l'armateur, notamment en cas de faillite de celui-ci ?

Nous pensons que ce privilège doit lui appartenir (2). Il est, en effet, admis couramment que le privilège du commissionnaire qui, d'après les termes de l'art. 95, semblerait ne porter que sur les marchandises ou le produit de leur vente, porte sur toutes sommes que le commissionnaire détiendra à un titre quelconque pour le compte de son commettant.

Mais, par contre, le privilège ne pourra s'exercer sur la créance du fret, c'est-à-dire sur le fret non encaissé.

En effet, le consignataire n'en est pas personnellement

(1) Lacour et Bouteron, t. I, n° 955.
(2) Ripert, tome I, n° 880; Boitier, p. 55.

créancier et l'armateur peut toujours le réclamer directement aux affréteurs.

De plus, la faillite ou la liquidation judiciaire mettent fin au mandat du consignataire. C'est donc précisément dans l'hypothèse où le privilège présenterait pour lui de l'intérêt, que le consignataire en serait privé.

La jurisprudence est peu abondante et obscure. A l'origine, elle paraît avoir accordé au consignataire un privilège sur le fret, mais sans se préoccuper d'en justifier l'origine (1).

Un jugement du tribunal du Havre du 28 avril 1856 (2) a reconnu le privilège du consignataire sur le navire et sur le fret, en visant en termes exprès l'article 95, mais après avoir pris soin de noter que, dans l'espèce, par l'effet d'une convention d'affrètement, le navire était inscrit à la douane sous le nom du consignataire et ne pouvait lui échapper.

Le Tribunal Civil du Havre (3) et la Cour de Rouen (4) se sont rangés à cette opinion.

On a cité aussi (5), en faveur de cette solution, un jugement du Tribunal de Commerce de Marseille du 26 octobre 1869 (6), mais, à notre avis, aucune assimilation n'est possible entre la situation des commissionnaires visés par ce jugement, qui avaient payé le prix d'achat des navires et dont le nom figurait sur l'acte de francisation, et la situation ordinaire du consignataire.

La jurisprudence la plus récente semble avoir refusé tout privilège au consignataire (7), ainsi d'ailleurs qu'au courtier maritime qui, sortant de ses attributions, a réglé des factures en qualité de mandataire de l'armateur (8).

(1) Marseille, 3 août 1832. *J. de Marseille,* 1832-I-145 ; Rouen, 2 mai 1857. D. 1858-2-40 ; Cass. Req., 12 mai 1858 D. 1858-1-296

(2) Havre, 28 avril 1856. *Rec. Havre,* 1856-I-116.

(3) Trib. Civ. Havre, 22 mai 1856. *Rec. Havre,* 1856-2-134.

(4) Rouen, 28 novembre 1856. *Rec. Havre,* 1857-2-20.

(5) De Valroger, tome I, n° 85 ; Boitier, p. 49.

(6) Marseille, 26 octobre 1869. *J. de Marseille,* 1869-1-313.

(7) Le Havre, 13 février 1904. *R. I. D. M.,* XIX, 854.

(8) Dunkerque, 5 mai 1913. *R. I. D. M.,* XXIX, 67.

Le Tribunal Civil de Marseille, dans un jugement du 22 novembre 1927 (1), admet cependant un consignataire à être payé par privilège sur le fret, en vertu de l'article 95 pour les dépenses faites en faveur du navire.

Nous pensons, avec M. Boitier (2), qu'il serait bon que le législateur accordât au consignataire, à défaut d'un privilège sur le navire, un privilège sur la créance du fret, ce qui garantirait généralement le paiement de ses commissions en cas de révocation de son mandat ou de faillite de l'armateur.

D'autre part, la suppression des formalités surannées de l'article 192 lui permettrait de bénéficier effectivement du privilège sur le navire pour les avances faites au capitaine.

---

(1) Trib. Civ. Marseille, 22 novembre 1927. *Dor. Sup.*, 1928-27.

(2) Boitier, p. 57.

Section V

Le Consignataire de la Cargaison

A. — SON ROLE ET SA SITUATION JURIDIQUE

On n'aurait pas suffisamment défini le consignataire du navire si l'on ne prenait soin de le distinguer d'un autre personnage avec lequel il a été souvent confondu, le consignataire de la cargaison.

L'emploi du même terme pour désigner des situations différentes est la principale cause de cette confusion.

Le destinataire peut recevoir sa marchandise par l'intermédiaire d'un mandataire. De plus en plus, se généralise la pratique du connaissement à ordre qu'il suffit d'endosser à un tiers pour que celui-ci puisse prendre livraison.

Si, pour hâter la réception, tous les réclamateurs choisissent un mandataire commun qui prendra livraison et paiera le fret en leur nom, puis répartira entre eux la marchandise, ce mandataire reçoit le nom de consignataire de la cargaison.

A l'égard du capitaine, il a les mêmes droits qu'un réceptionnaire quelconque, puisqu'il se présente porteur des connaissements (1).

Le déchargement d'un même navire mettra couramment en présence le consignataire du navire et le consignataire de la cargaison.

Alors que l'opération juridique de la livraison devrait,

(1) Cass. Req., 28 juin 1928. *Dor. Sup.*, 1928-385.

sous sa forme simple, s'effectuer entre deux personnes: le capitaine qui livre et le destinataire qui reçoit, on en verra intervenir quatre: le capitaine, le consignataire du navire, le consignataire de la cargaison et enfin le destinataire lui-même.

Les marchandises que le consignataire du navire livre pour le compte du capitaine, le consignataire de la cargaison les reçoit pour le compte des destinataires.

Le fret que le consignataire de la cargaison paie pour le compte des destinataires, le consignataire du navire le perçoit pour le compte du capitaine.

Le consignataire de la cargaison est donc la contre-partie du consignataire du navire.

Jouant vis-à-vis des destinataires un rôle absolument analogue à celui que joue vis-à-vis de l'armateur le consignataire du navire, il est comme lui un commissionnaire.

B. — REUNION SUR LA MEME TETE DES FONCTIONS DE CONSIGNATAIRE DU NAVIRE ET DE CONSIGNATAIRE DE LA CARGAISON

De l'explication que nous venons de donner du rôle du consignataire de la cargaison, il paraît découler qu'il doit être obligatoirement une personne distincte de celle du consignataire du navire.

Il n'en sera pourtant pas toujours ainsi et l'on verra le même mandataire remplir deux fonctions qui semblent inconciliables, celle de représentant de l'armateur et celle de représentant des destinataires.

Cette situation surprenante est la conséquence des clauses de déchargement rapide, de plus en plus fréquentes dans les connaissements.

A défaut de conventions ou d'usages contraires, le capitaine doit désarrimer les marchandises, les extraire de la cale et les mettre à la disposition des destinataires sur le pont du navire, où ceux-ci doivent venir les prendre (1).

(1) SAUVAGE, p. 77.
Marseille, 4 juin 1918, *J. de Marseille*, 1919-1-196.

Mais il a fallu prévoir le cas où les destinataires ne se présentent pas aussitôt après l'arrivée du navire, soit qu'ils n'en aient pas été immédiatement informés, soit qu'ils apportent quelque négligence à retirer la marchandise qui leur appartient.

Il ne faut pas que ce retard ait pour conséquence de prolonger inutilement l'escale du navire.

Cette préoccupation a amené les compagnies à introduire dans leurs connaissements des clauses particulières relatives à la livraison, telles que la clause de déchargement d'office et la clause « sous palan ».

La clause de déchargement d'office autorise le capitaine à opérer le débarquement sans aviser le destinataire et à entreposer la marchandise aux frais de celui-ci, mais elle ne le dispense pas d'effectuer la livraison, en sorte que c'est l'entrepositaire qui fait la livraison comme mandataire du transporteur.

La clause de livraison sous palan, dite clause « sous palan » donne le droit au consignataire ou agent du navire, si les réclamateurs ne se présentent pas au moment même où la marchandise arrive sous palan, de la faire mettre sur quai ou en magasin à leurs frais et risques.

Cette clause a pour effet, dit M. Boitier (1), « de scinder en deux les opérations de déchargement ». Le désarrimage des marchandises et leur élévation à la hauteur du pont du navire incombent seuls au capitaine. A partir du moment où les marchandises sont amenées à hauteur du pont, c'est aux réclamateurs qu'il appartient d'en prendre soin. Les opérations de pesage ou de comptage sont à leur charge.

S'ils ne se présentent pas, c'est le consignataire qui fera à lui seul toutes les opérations du déchargement et de la livraison.

Par lui-même ou par l'entrepreneur qu'il aura choisi, il désarrimera les marchandises, les extraira de la cale, les

(1) Boitier, p. 24.

mettra sur quai et prendra les mesures nécessaires à leur conservation.

Le consignataire du navire accomplira donc des opérations qui incombent au capitaine et des opérations qui incombent aux destinataires. Il sera le mandataire de l'un et des autres et M. Boitier fait remarquer très justement qu'il les représente « non pas successivement, mais simultanément » (1).

En effet, jusqu'à la livraison effective, jusqu'à la décharge du connaissement et au paiement du fret, il demeure le représentant de l'armateur et, d'autre part, une partie des opérations qu'il effectue sont à la charge des réceptionnaires.

Par le fait seul de l'insertion dans le connaissement de la clause « sous palan », les propriétaires de la marchandise acceptent que la livraison leur soit faite par le consignataire au lieu et place du capitaine: ils lui donnent donc le mandat tacite de recevoir en leur nom la marchandise à sa sortie de la cale (2).

La jurisprudence a parfaitement admis cette réunion sur la même tête des deux qualités de consignataire du navire et de consignataire de la cargaison.

La Cour de Cassation, par deux arrêts en date du 17 novembre 1886 (3), a décidé que « l'effet nécessaire de la clause de déchargement d'office était de substituer, pour la réception de la marchandise, le consignataire du navire au réclamateur » et la Chambre des Requêtes, appelée à nouveau à se prononcer, a approuvé cette solution par un arrêt de rejet du 13 mai 1895 (4).

La Cour de Douai (5) a cependant souligné le caractère anormal de cette clause qui impose aux réclamateurs un mandataire « inconnu d'eux, choisi par les armateurs seuls » et « chargé d'intérêts opposés aux leurs » et a

(1) Boitier, p. 25.
(2) Ripert, t. II, n° 1.434.
(3) Cass. Civ., 17 novembre 1886. D. 1886-1-113; 1887-1-425.
(4) Cass. Req., 13 mai 1895; 1896-1-342.
(5) Douai, 2 mai 1913. *R. I. D. M.*, XXIX, 23.

exigé qu'elle fut conçue en termes suffisamment explicites pour que les chargeurs comprissent ce à quoi ils s'engageaient.

Mais, sous cette unique réserve, la jurisprudence est aujourd'hui bien fixée sur la validité de la clause (1). Nous examinerons plus loin sa répercussion sur la responsabilité du consignataire.

(1) Alger, 14 novembre 1923. *Dor. Sup.*, 1923-492.

CHAPITRE III

LES ATTRIBUTIONS DU CONSIGNATAIRE DU NAVIRE. SES DROITS ET SES OBLIGATIONS ENVERS LES TIERS

Nous avons défini, dans un chapitre précédent, la fonction économique du consignataire du navire et énuméré les opérations qui rentrent habituellement dans son mandat.

Nous allons étudier maintenant, à l'occasion de chacune de ces opérations, ses droits et obligations envers les tiers et principalement la responsabilité qu'il peut encourir vis-à-vis d'eux.

Le consignataire du navire intervient dans quatre opérations différentes:

1° *Délivrance de la cargaison;*

2° *Recouvrement du fret;*

3° *Réception de la marchandise à transporter;*

4° *Contrats avec les fournisseurs du navire.*

Examinons-les successivement.

Section I

Délivrance de la Cargaison

A. — OBLIGATIONS DU CONSIGNATAIRE

La délivrance de la cargaison est la fonction essentielle du consignataire du navire, puisque c'est à cause de l'impossibilité pour le capitaine de l'opérer lui-même que les armateurs ont dû avoir recours à ses services.

En opérant la livraison, il doit avant tout sauvegarder les droits de l'armateur, son mandant.

Dans l'opposition d'intérêts entre le navire et la cargaison, il est chargé des intérêts du navire contre les réclamateurs de marchandises.

Son premier devoir consiste à assurer la garde de la cargaison depuis le moment où elle lui est remise en bloc par le capitaine jusqu'à celui où les porteurs de connaissements se présentent pour prendre livraison du lot qui leur est destiné.

En principe, c'est pour le compte de l'armateur qu'il la détient, puisque celui-ci en est responsable jusqu'à la réception par les destinataires.

Mais nous savons que bien souvent, par suite de l'insertion dans le connaissement de la clause « sous palan », le consignataire reçoit des chargeurs le mandat de prendre livraison à l'arrivée du navire au nom des réceptionnaires.

C'est alors, pour le compte de ceux-ci qu'il sera dépositaire et c'est envers eux qu'il devra répondre de l'accomplissement de son mandat.

Dans un cas comme dans l'autre, il est un mandataire salarié et, de ce fait, sa responsabilité devra être appréciée avec plus de rigueur (art. 1992, C. Civ.).

Dépositaire de la marchandise, il doit lui donner tous les soins nécessaires à sa conservation (1).

Si une marchandise a été avariée au cours du transport, il doit prendre les mesures qu'exige son état (2).

Ses obligations pourront varier dans le détail d'un port à un autre. Il a été jugé, par exemple, que, suivant les usages du Havre, le consignataire était tenu de faire surveiller les marchandises débarquées sur quai jusqu'à la remise du bon d'enlèvement (3).

Par contre, il n'a pas l'obligation d'avertir individuellement les destinataires qu'ils ont des marchandises à retirer (4). D'ailleurs, la pratique du connaissement à ordre ne lui permettrait pas, dans la plupart des cas, de connaître leurs noms.

Il est pourtant d'usage qu'il invite, par la voie de la presse, les porteurs de connaissements à se présenter. A Marseille, par exemple, un usage séculaire veut qu'une insertion soit faite dans le journal *Le Sémaphore*, moniteur quasi-officiel du commerce.

Si, malgré cette publication, certains destinataires ne se présentaient pas, il appartiendrait au consignataire de provoquer la nomination d'un séquestre (5) et, s'il s'agissait de marchandises périssables, d'en faire ordonner, par justice, la vente aux enchères publiques.

Il doit reconnaître les manquants contradictoirement avec les destinataires. Il est qualifié pour ces constatations qui font essentiellement partie des opérations de la livraison.

Cette solution n'a pourtant pas été admise sans difficulté

(1) Marseille, 16 février 1925. *Dor. Sup.*, 1925-263.

(2) Le Havre, 17 mai 1922. *Rec. Havre*, 1922-1-267.

(3) Le Havre, 1er avril 1901. *R. I. D. M.*, XVI, 654 ; Le Havre, 30 mars 1926. *Dor. Sup.*, 1926-571.

(4) Marseille, 24 avril 1923. *Som. de Marseille*, 1923, n° 356.

(5) Le Havre, 11 avril 1892. *R. I. D. M.*, VII, 686.

par la jurisprudence. La Cour de Rouen avait d'abord réformé (1) un jugement du Tribunal du Havre, qui avait déclaré valable une reconnaissance de manquants faite par un consignataire, mais elle est revenue bientôt sur son opinion (2) et, depuis lors, les pouvoirs du consignataire n'ont plus été contestés.

De ce qu'il est qualifié pour procéder à la reconnaissance des manquants découle cette conséquence que la protestation exigée par l'article 435 du Code de Commerce pourra être valablement faite auprès de lui.

La protestation doit être adressée, en effet, à celui qui doit encourir la responsabilité ou à son représentant (3).

Si le capitaine, au lieu d'opérer la livraison par lui-même la fait effectuer par le consignataire, les protestations pourront être valablement formulées auprès de lui.

C'est précisément sa fonction de délivrer les marchandises pour le compte du capitaine; comment ne serait-il pas qualifié pour recevoir les protestations des réceptionnaires?

Cette solution s'impose d'une manière plus pressante lorsque le navire a quitté le port avant que la livraison soit terminée.

En effet, dans ce cas, comment la protestation pourrait-elle être faite si le consignataire n'était pas qualifié pour la recevoir?

De même la reconnaissance par le consignataire des avaries et des manquants équivaudra à la protestation et dispensera les réceptionnaires de la faire signifier.

Mais nous verrons plus loin que c'est au capitaine lui-même que devra être signifiée, dans le mois, l'assignation exigée par le même article 435. L'assignation délivrée au consignataire serait nulle et n'éviterait pas au destinataire l'application de la fin de non-recevoir.

(1) Rouen, 30 janvier 1875. *Rec. Havre*, 1875-2-58.

(2) Rouen, 9 janvier 1878. *Rec. Havre*, 1878-2-21.

(3) Lyon-Caen et Renault, tome V, n° 816 ; Le Havre, 20 août 1879. *J. de Marseille*, 1880-2-31.

L'intervention du consignataire dans les opérations de la livraison pose une autre question, celle du point de départ du délai dans lequel doit être faite la protestation.

Le délai de 24 heures court-il de la remise des marchandises par le capitaine au consignataire ou seulement du moment où les réclamateurs en prennent effectivement livraison des mains de celui-ci?

Il ne court que de la livraison effective aux réceptionnaires. En effet, c'est la « réception » qui, aux termes de l'article 435, fait courir le délai; or, la réception, c'est la prise de possession effective de la marchandise par le destinataire dans des conditions telles qu'il soit à même de se rendre compte de son état (1).

On ne pourra pas, jusque là, opposer au destinataire une fin de non-recevoir basée sur ce que la marchandise ne serait plus entre les mains du capitaine.

Il en est ainsi, même lorsque le connaissement contient la clause « sous palan ».

La prise sous palan par le consignataire, ne constitue pas la délivrance et ce, malgré la clause du connaissement stipulant que c'est au moment de la prise sous palan que cesse la responsabilité du navire (2).

B. — RESPONSABILITE DU CONSIGNATAIRE DU FAIT DE LA LIVRAISON

Nous avons à étudier maintenant la question de beaucoup la plus discutée de toutes celles que fait naître l'intervention du consignataire du navire, celle de la responsabilité qu'il peut encourir du fait de la livraison.

La question présente un intérêt pratique considérable.

Il est rare, en effet, qu'au cours de la réception d'une cargaison de quelque importance, on ne constate pas des

(1) Ripert, t. II, n° 1.829; Danjon, t. VI, n° 2.051; Alger, 21 octobre 1929. *Dor. Sup.*, 1930-49.

(2) Le Havre, 5 septembre 1917. *R. I. D. M.*, XXXI, 116 ; Le Havre, 3 mai 1922. *Rec. Havre*, 1922-1-185.

manquants ou des avaries. De là, des procès en responsabilité que les Tribunaux sont appelés à trancher.

Lorsque le consignataire viendra s'interposer entre le capitaine et les destinataires pour opérer la livraison, il sera fatalement pris à partie par ceux d'entre eux qui auront à se plaindre d'avaries ou de manquants.

Quel accueil faudra-t-il faire à ces réclamations? Dans quelle mesure le consignataire, agent de l'armateur, sera-t-il personnellement responsable vis-à-vis des destinataires lésés?

Nous savons que notre droit privé distingue deux sortes de fautes et, par suite, deux sources de responsabilité: la faute contractuelle et la faute délictuelle (1).

La première consiste dans le fait, par un débiteur de ne pas exécuter l'obligation à laquelle il était astreint par un contrat.

La seconde consiste à causer un dommage à un tiers envers lequel on n'est lié par aucun contrat préexistant, le dommage pouvant être causé soit par méchanceté ou intention de nuire (délit), soit par négligence ou absence de précautions (quasi-délit).

Nous savons aussi que cette distinction entre les deux sortes de fautes a des conséquences importantes au point de vue de la charge de la preuve.

Le créancier d'une obligation n'a qu'à établir le défaut d'exécution. Par contre, celui qui, en dehors de toute obligation, se plaint d'un dommage, doit prouver non seulement qu'il a encouru le dommage, mais encore qu'il provient de la faute du défendeur.

Ayant à étudier la responsabilité que peut encourir le consignataire du navire envers les tiers du fait de la livraison des marchandises, nous allons nous placer successivement au point de vue de la responsabilité contractuelle et au point de vue de la responsabilité délictuelle.

Nous examinerons d'abord la responsabilité **délictuelle** qui ne soulève que peu de difficultés:

(1) COLIN et CAPITANT, tome II, n° 379.

1° Responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle.

Le consignataire sera responsable de sa faute personnelle

Si, en principe, le mandataire qui agit au nom de son mandant ne s'oblige pas lui-même, il en est autrement quand il cause par sa faute un préjudice à ceux avec qui il contracte (1).

Comme quiconque et en vertu de l'article 1382, il est tenu de réparer personnellement le dommage causé par ses délits ou ses quasi-délits (2).

Bien entendu, celui qui entendra le faire déclarer responsable devra rapporter la preuve de la faute génératrice de responsabilité. La faute délictuelle ne se présume pas: elle doit être prouvée.

Les Tribunaux ont eu maintes occasions de faire application de ces principes aux consignataires de navires.

Le consignataire a été déclaré responsable lorsqu'il a été établi qu'il avait commis une faute personnelle dans la délivrance des marchandises.

La jurisprudence fournit de nombreux exemples de fautes qu'il a été condamné à réparer:

Erreur de distribution commise à terre une fois le débarquement effectué (3);

Répartition défectueuse de marchandises sorties de sacs déchirés et se trouvant en vrac (4);

Manquant de poids alors qu'il avait pris sur lui de refaire des balles de marchandises (5);

Retard dans la livraison, conséquence de sa faute lourde (6);

(1) Colin et Capitant, tome II, 716.

(2) Cass. Req., 12 novembre 1907, D. 1908-1-87; Cass. Req., 11 mai 1909, D. 1910-1-47.

(3) Marseille, 20 octobre 1920, *Som. de Marseille*, 1920, n° 199 ; Marseille, 13 décembre 1922, *Som. de Marseille*, 1922, n° 192 ; Aix, 18 juin 1923, *Dor. Sup.*, 1923-54; Rouen, 30 juillet 1928, *Dor. Sup.*, 1928-36 (Sommaire).

(4) Trib. d'Alger, 26 juillet 1927. *Dor. Sup.*, 1927-427.

(5) Marseille, 22 juillet 1881. *J. de Marseille*, 1881-1-240.

(6) Marseille, 22 octobre 1926. *Dor. Sup.*, 1927-29.

Frais occasionnés par une mise au dépôt d'office non justifiée (1);

Retard à répondre à une réclamation qui a empêché un destinataire d'exercer en temps utile son recours contre les assureurs (2);

Vol sur quai provenant d'un défaut de surveillance (3).

De même encore, le consignataire a été déclaré responsable de frais supplémentaires de gabarrage pour avoir négligé de se conformer aux instructions de réceptionnaires qui lui avaient demandé de faire accoster le navire à une partie du quai où le débarquement aurait pu être effectué dans de meilleures conditions (4).

Toutes ces condamnations sont l'application du même principe: le consignataire doit réparer le préjudice causé aux tiers par ses fautes personnelles ou sa négligence dans l'accomplissement du mandat que lui a confié l'armateur.

Bien entendu, sa responsabilité ne fait pas disparaître celle de l'armateur, son mandant, mais pour de multiples raisons (difficulté d'atteindre un armateur étranger, clauses exonératoires des connaissements), l'action exercée contre le consignataire procurera bien souvent au destinataire une réparation plus effective.

2° Responsabilité contractuelle.

Le consignataire sera-t-il responsable, en dehors de sa faute personnelle, des déficits de la cargaison?

Si la responsabilité du consignataire en cas de faute personnelle ne saurait faire de difficulté, il est, par contre, une autre question qui a donné lieu aux discussions les plus vives.

(1) Le Havre, 23 mai 1921. *R. I. D. M.*, XXXIII, 399 ; Le Havre, 19 octobre 1922. *Dor.*, 1924-576.

(2) Marseille, 25 mars 1927. *Dor. Sup.*, 1927-239.

(3) Marseille, 23 octobre 1920. *Som. de Marseille*, 1920, n° 1.073.

(4) Marseille, 23 juillet 1929. *Dor. Sup.*, 1929-422 (Sommaire); Marseille, 22 janvier 1931. *Dor. Sup.*, 1931-182 (Sommaire).

C'est la question de savoir si le consignataire, agent de l'armateur, qui opère la livraison au lieu et place du capitaine, doit répondre sur ses biens propres et en dehors de toute faute personnelle des avaries et des manquants même antérieurs à sa prise en charge de la cargaison.

Etant donné la définition du consignataire que nous avons adoptée, on est en droit de se demander comment la question a pu se poser.

Le commissionnaire, tout comme le mandataire, lorsqu'il agit au nom d'un commettant en faisant connaître sa qualité et dans la limite de ses pouvoirs, oblige son commettant, mais ne s'oblige pas lui-même.

Comment pourrait-on, sans aller à l'encontre de tous les principes, déclarer le consignataire responsable de l'exécution d'obligations contractées par son mandant, des fautes que l'armateur, le capitaine ou tout autre de ses préposés aurait pu commettre avant même que son mandat ait pris naissance ?

Pourtant, si la question de la responsabilité du consignataire à raison des avaries et des manquants est aujourd'hui tranchée dans le sens de la négative d'une manière que l'on peut croire définitive par deux arrêts de la Cour de Cassation du 2 juillet 1923, elle a longtemps divisé les cours et tribunaux. Bien qu'elles ne présentent peut-être plus désormais qu'un intérêt historique, ces variations de la jurisprudence méritent cependant d'être étudiées. Pendant soixante ans, le Tribunal du Havre, suivi par la Cour de Rouen, a jugé que le consignataire était, après le départ du navire, personnellement responsable sur ses biens propres, vis-à-vis des destinataires, des manquants et des avaries.

M. Boitier considérait, en 1904, cette solution comme « une de ces règles de droit prétorien qui ont la valeur d'un texte de loi et qu'on ne discute plus » (1) et s'efforçait de lui donner une base juridique.

Et M. Ripert, qui critiquait justement, au nom des prin-

(1) Boitier, p. 98.

cipes, cette jurisprudence, déclarait cependant que « de très pressantes nécessités pratiques commandent une telle solution » (1).

Lorsque les problèmes de responsabilité des consignataires ont été posés devant eux, les Tribunaux n'ont eu, pour se guider, ni textes légaux, ni, jusqu'à ces dernières années, d'ouvrages de doctrine. Ils se sont inspirés surtout de considérations de fait pour adopter des solutions qu'ils on cru équitables, mais qui se sont trouvées parfois peu conciliables avec les principes juridiques.

a) *Ancienne jurisprudence du Tribunal du Havre*

C'est dans un jugement du Tribunal de Commerce du Havre du 16 février 1874 (2) que nous trouvons posé, pour la première fois le principe de la responsabilité du consignataire à raison des manquants.

« Les consignataires de navires, dit le Tribunal, qui ne se bornent pas à assister le capitaine de leurs soins et de leurs conseils, mais qui se substituent au capitaine pour effectuer aux divers réclamateurs la délivrance des marchandises, après le départ du navire, se trouvent également substitués vis-à-vis des réclamateurs, à toutes les responsabilités encourues par le capitaine, sauf recours contre celui-ci et l'armement. »

A cette époque, ce jugement est isolé et le même Tribunal du Havre adopta peu après la solution opposée (3).

Mais bientôt la jurisprudence du Tribunal du Havre et de la Cour de Rouen se fixèrent dans le sens de la responsabilité (4).

(1) Ripert, 2e édition (1922), tome I, n° 886.

(2) Le Havre, 16 février 1874. *Rec. Havre*, 1874-1-129.

(3) Havre, 17 mai 1876. *Rec. Havre*, 1876-1-172.

(4) Voir notamment: Havre, 8 février 1886, *Rec. Havre*, 1886-1-68; Rouen, 15 mai 1886, *R. I. D. M.*, I, 274; Havre, 1er mai 1888, *R. I. D. M.*, IV, 41; Rouen, 31 juillet 1895, *R. I. D. M.*, XI, 312; Havre, 24 juillet 1900, *Rec. Havre*, 1900-1-20 ; Havre, 1er février 1911, *R. I. D. M.*, XXVII, 208 ; Rouen, 18 nov. 1911, *R. I. D. M.*, XXVII, 491 ; Havre, 19 décembre 1917, *R. I. D. M.*, XXXI, 226 ; Havre, 22 janvier 1918, *Rec. Havre*, 1918-19, I, 141 ; Havre, 30 juillet 1919, *R. I. D. M.*, XXXII, 420 ; Havre, 26 décembre 1922, *Dor.*, 2-562.

Il ressort de l'examen de leurs décisions qu'elles ont été uniquement inspirées par des considérations pratiques.

Les juges ont déclaré le consignataire responsable parce qu'ils ont pensé que c'était indispensable à la sauvegarde des droits des destinataires.

Le navire parti du port, ceux-ci se trouvent privés de tout moyen pratique de récupérer les avaries ou les manquants. S'ils obtiennent un jugement de condamnation à l'encontre d'un capitaine étranger, comment pourront-ils le faire exécuter, si le navire ne revient pas dans un port français?

La responsabilité du consignataire a donc paru être commandée par la nécessité d'assurer aux réceptionnaires un recours efficace.

Elle est commandée aussi, a dit un jugement (1), « par l'intérêt bien compris des armateurs, car les destinataires auraient le droit et le devoir, si ce principe était contesté, de s'opposer au départ du navire jusqu'à l'entière exécution par le capitaine de ses obligations envers eux. »

Mais le Tribunal du Havre a toujours maintenu le principe que le consignataire n'est que le mandataire de l'armement et qu'il ne doit pas être assimilé au commissionnaire en marchandises agissant en son propre nom (2).

Aussi bien n'est-ce pas dans tous les cas indistinctement qu'il déclare le consignataire responsable. Cette responsabilité n'existera que si le navire a quitté le port avant que la livraison soit terminée (3).

Tant que le navire est dans le port, le consignataire se borne à aider et assister le capitaine. S'il intervient dans la livraison, c'est comme mandataire du capitaine et de son armateur; ceux-ci demeurent responsables et le consignataire ne pourra pas être assigné personnellement

(1) Havre, 3 février 1890. *Rec. Havre*, 1890-1-104.
(2) Havre, 20 août 1900, *R. I. D. M.*, XV, 495.
(3) Havre, 15 déc. 1886, *R. I. D. M.*, I, 562; Havre, 4 février 1901. *Rec. du Havre*, 1901-1-16.

par un réclamateur en exécution du contrat de transport (1).

Mais, par contre, lorsque le navire lève l'ancre, une fois la cargaison mise à terre, et que le consignataire se substitue au capitaine pour la livraison et l'encaissement du fret, la jurisprudence du Havre le déclare personnellement responsable.

La responsabilité du capitaine subsiste certes (2), mais à la garantie souvent illusoire d'un navire qui a gagné le large, vient s'ajouter celle plus effective d'un consignataire attaché au port.

Le Tribunal du Havre avait trouvé le fondement juridique de cette responsabilité dans les droits que les réclamateurs peuvent exercer sur le navire et sur le fret (3).

Ls articles 222 et 230 du Code de Commerce ont solidement établi la responsabilité du capitaine à raison des marchandises dont il se charge et pour que la créance éventuelle des destinataires soit garantie, le législateur l'a assortie d'un privilège sur le navire (art. 191-2° et art. 280 C. Com.).

La substitution d'un consignataire au capitaine ne doit pas faire perdre aux destinataires les sûretés que la loi leur a données.

Le consignataire dont l'intervention permet au navire de lever l'ancre avant l'achèvement de la livraison, prive les réclamateurs de leurs droits sur le navire. Il s'ensuit qu'en acceptant de se substituer au capitaine, il se trouve investi, par le fait même de son acceptation, des obligations de ce dernier.

C'est parce que le consignataire offre aux destinataires sa responsabilité personnelle à la place de celle du capitaine que ceux-ci consentent au départ du navire.

Toutes ces idées se retrouvent plus ou moins dévelop-

(1) Havre, 13 avril 1923, *Dor. Sup.*, 1923-216.

(2) Havre, 13 mai 1888, *R. I. D. M.*, III, 706; Havre, 29 juin 1892, *R. I. D. M.*, VIII, 332.

(3) Havre, 30 juillet 1919, *R. I. D. M.*, XXXII, 420.

pées dans celles des décisions que nous avons citées qui ont tenté de justifier la solution adoptée.

La jurisprudence du Havre se trouvait donc basée sur deux considérations, l'une de fait: nécessité d'assurer aux destinataires un recours efficace, l'autre de droit: convention tacite entre le consignataire et les réceptionnaires.

C'est en s'inspirant de ces deux considérations qu'elle avait tracé les limites de la responsabilité du consignataire.

Pas de responsabilité, si le départ du navire n'a pas modifié la situation des réclamateurs.

Lorsque, sur une action en dommages-intérêts, les armateurs interviennent et qu'une caution est fournie par eux aux réclamateurs, aucune condamnation personnelle ne peut plus être prononcée contre le consignataire (1).

De même, le consignataire pourra se prévaloir des clauses d'exonération de responsabilité figurant au connaissement et notamment de la clause d'exonération des fautes du capitaine (2). Il n'y a aucune raison de le rendre responsable là où l'armateur ne le serait pas (3).

Pas de responsabilité non plus lorsque les circonstances démentiront l'existence d'une convention tacite avec les réceptionnaires.

Ainsi, lorsque le consignataire a pris la peine d'informer les réclamateurs qu'il n'entendait assumer aucune responsabilité du chef des manquants et les a invités à prendre toutes mesures conservatoires envers le navire qui était encore dans le port, il n'y aura plus de raison de le déclarer personnellement responsable (4).

Les Tribunaux du littoral de l'Océan et la Cour de Rennes (5) s'étaient peu à peu ralliés à la jurisprudence du Tribunal du Havre.

(1) Havre, 30 avril 1895, *R. I. D. M.*, XI, 175.
(2) Havre, 7 décembre 1921, *R. I. D. M.*, XXXIII, 846.
(3) Havre, 9 juillet 1901, *R. I. D. M.*, XVII, 100.
(4) Havre, 29 août 1918, *R. I. D. M.*, XXXI, 240.
(5) Saint-Nazaire, 14 avril 1920, *R. I. D. M.*, XXXI, 442 ; Nantes, 11 mars 1916, *Rec. Nantes*, 1916, 228 ; Rennes, 23 juin 1921, *R. I. D. M.*, XXXIII, 774.

Enfin, à une date récente, le Tribunal de Commerce et la Cour de Bordeaux s'étaient prononcés également pour la responsabilité du consignataire (1).

b) *Jurisprudence du Tribunal de Marseille*

Toutefois, lorsque l'on a écrit qu'une jurisprudence « constante et invariable » déclare le consignataire après le départ du navire personnellement responsable des manquants et avaries de la cargaison (2), on paraît avoir méconnu que jamais à aucune époque le Tribunal de Commerce de Marseille et la Cour d'Aix n'ont admis la responsabilité personnelle du consignataire.

Il y a tout près d'un siècle que le Tribunal de Commerce de notre grand port méditerranéen décidait, dans un jugement du 9 décembre 1833 (3), que « le négociant qui s'est occupé de l'armement et de l'expédition d'un navire qui lui a été recommandé et consigné n'est pas responsable comme les propriétaires des faits du capitaine. »

Ainsi donc, le terme de « consignataire de navires » n'était pas encore entré dans la langue des affaires que déjà le Tribunal de Marseille refusait de faire peser sur celui qui en remplissait les fonctions la responsabilité qui pèse sur l'armateur.

Et dans un jugement du 11 novembre 1856 (4), le Tribunal s'exprimait en termes encore plus précis:

« La responsabilité des faits du capitaine ne pèse que sur le propriétaire du navire. Spécialement n'encourt aucune responsabilité pour défaut de délivrance à destination des marchandises celui qui n'étant ni propriétaire, ni armateur, mais simplement consignataire du navire, était indiqué dans les annonces au public comme la personne à laquelle il fallait s'adresser pour fret et passages et

(1) Bordeaux, 4 févr. 1918, *Rec. Bordeaux*, 1918, 38 ; Bordeaux, 22 octobre 1919, *Rec. Bordeaux*, 1920, 211 ; Bordeaux, 7 février 1921, *Dor.*, 3-396.
(2) Boitier, p. 103.
(3) Marseille, 9 décembre 1833, *J. de Marseille*, 1834, I, 33.
(4) Marseille, 11 novembre 1856, *J. de Marseille*, 1857, I, 1.

qui traitait exclusivement avec les tiers pour les conditions du transport. »

Cette solution a été confirmée par de très nombreuses décisions (1), et il semble bien qu'elle était considérée comme définitivement acquise, puisque, de 1881 à 1920, nous n'avons trouvé dans la jurisprudence de Marseille aucune décision sur la question. Les destinataires ne s'adressaient plus au Tribunal, tant ils étaient sûrs de sa réponse.

Nous trouvons pourtant de nombreuses décisions dans les années qui ont immédiatement suivi la guerre et au cours desquelles l'activité renaissante des transports maritimes et les conditions dans lesquelles ils s'effectuaient ont multiplié les procès.

Mais le Tribunal de Marseille et la Cour d'Aix ne se sont jamais écartés de leur jurisprudence traditionnelle. Pour eux, le consignataire n'était pas responsable en dehors de sa faute personnelle des déficits de la cargaison (2). C'est cette jurisprudence qui devait définitivement prévaloir.

c) *Critique de la jurisprudence du Havre*

La jurisprudence du Tribunal du Havre a été, dans ces dernières années, très vigoureusement attaquée, soit par M. Ripert (3), soit par M. Bonnecase (4), soit dans une note très complète parue dans la *Revue Internationale de Droit Maritime*, sous les initiales L D (5).

(1) Marseille, 24 avril 1863, *J. de Marseille*, 1863-1-125; Marseille, 23 février 1865, *J. de Marseille*, 1865-I-35 ; Marseille, 5 juillet 1869, *J. de Marseille*, 1869-I-220 ; Marseille, 2 décembre 1879, *J. de Marseille*, 1880-I-79 ; Marseille, 22 juillet 1881, *J. de Marseille*, 1881-I-240.

(2) Marseille, 14 juin 1920, *R. I. D. M.* XXXII, p. 641 ; Aix, 18 mai 1921, *R. I. D. M.*, XXXIII, p. 358 ; Marseille, 3 février 1921, *Som. de Marseille*, 1921, n° 136; Marseille, 17 février 1921, *R. I. D. M.*, XXXIII, p. 403; Marseille, 15 novembre 1922, *Dor.*, 1-519; Marseille, 7 février 1923, *Dor.*, 2-576.

(3) Ripert, 2e édition, 1922, n° 887.

(4) Bonnecase, n° 535.

(5) *R. I. D. M.*, XXXIII, 363.

Les deux premiers auteurs ont particulièrement critiqué le fondement juridique de la jurisprudence du Havre; le troisième s'est justement étendu sur ses inconvénients pratiques.

La plus sérieuse des objections qui lui ont été opposées est tirée de la situation juridique du consignataire.

Le Code de Commerce a fait au capitaine une situation toute particulière.

Bien qu'il ne soit qu'un mandataire, il s'oblige personnellement en signant le connaissement en même temps qu'il oblige l'armateur. C'est la loi elle-même qui, par une dérogation aux principes de la représentation, le déclare responsable. (Art. 222 et 228, C. Com.)

D'ailleurs, s'il répond personnellement de ses fautes, même légères, il ne répond pas des actes ou fautes de l'armateur et, s'il le représente, il ne peut être poursuivi qu'ès-qualités.

Le consignataire, lui, n'a pas été partie au contrat de transport : il n'a assumé aucune obligation vis-à-vis des chargeurs. Par conséquent, aucune assimilation n'est possible entre sa situation et celle du capitaine.

Comment admettre que, parce qu'il a consenti à aider l'armateur dans les opérations de la livraison, il puisse devenir responsable des marchandises à dater du moment où le chargeur les a confiées au capitaine ?

Le départ du navire ne modifie en rien, quoi qu'on en ait dit, la situation juridique du consignataire. Après comme avant, il demeure un mandataire de l'armateur.

La théorie de la convention tacite aboutissant à un déplacement de responsabilité, imaginée par le Tribunal du Havre, ne résiste pas à l'examen.

Un capitaine n'a pas l'habitude, avant de lever l'ancre, d'en demander la permission aux destinataires.

Comment peut-on dire que ceux-ci ont consenti au départ du navire, alors que, la plupart du temps, ils n'en auront même pas été informés ?

Le destinataire a bien un privilège sur le navire qui garantit sa créance éventuelle d'indemnité, mais c'est à lui qu'il appartient d'exercer ses droits.

Est-on autorisé à déduire de son inaction, de sa négligence, qu'il a entendu que le consignataire soit responsable aux lieu et place du capitaine ?

Et si rien ne permet de supposer cette intention chez le destinataire, de quelles circonstances déduit-on que le consignataire a accepté d'endosser cette nouvelle responsabilité ?

Comme l'a très justement dit M. Ripert, « c'est divinatoire ».

On déclare le consignataire responsable « parce qu'il a laissé partir le navire » ; mais avait-il le pouvoir de l'empêcher de quitter le port ?

A quels dommages-intérêts s'exposerait un consignataire s'il retenait le navire malgré les ordres de l'armateur, sous le prétexte que tous les colis de la cargaison n'ont pas été retirés ?

Et comme l'a fait remarquer très justement l'arrêtiste de la *Revue Internationale de Droit Maritime*, ce n'est pas le consignataire qui laisse partir le navire, ce sont les réceptionnaires.

Le consignataire n'est pas créancier de l'armateur. Ce sont les réceptionnaires qui le seront, s'ils constatent des avaries ou des manquants.

Très souvent, le navire arrive et débarque sa cargaison. Des destinataires négligents ou peu pressés de recevoir une marchandise dont ils n'ont pas l'emploi et qu'ils cherchent à revendre, ne se préoccupent pas de la retirer.

Le consignataire n'a aucun moyen de les obliger à recevoir. Peuvent-ils s'en prendre à lui de ce que le navire est parti alors que leur négligence est la seule cause de la disparition de leur gage ?

Ils avaient le pouvoir de pratiquer une opposition à la sortie du navire et d'amener ainsi l'armateur à leur fournir une caution ; mais le consignataire ne saurait supporter les conséquences de leur inaction.

On peut enfin invoquer un dernier argument contre la responsabilité du consignataire.

Si, comme le jugeaient les Tribunaux de l'Ouest, le consignataire était responsable sur ses biens personnels, il devrait l'être « in infinitum », si considérable que soit le dommage.

Et alors, sa situation serait pire que celle de l'armateur auquel l'article 216 permet de s'affranchir de toute responsabilité par l'abandon du navire et du fret.

Tandis que l'armateur n'est tenu sur ses biens terrestres pour manquants ou avaries qu'en cas de faute personnelle, le consignataire ne pourra pas faire abandon d'un navire qui ne lui appartient pas.

Et ainsi il pourra voir vendre tous ses biens, se trouver complètement ruiné, pour un dommage qui ne lui sera en aucune manière imputable.

Qui ne voit qu'il y a là un risque hors de proportion avec les faibles avantages que le consignataire retire de ses fonctions ? Et ce raisonnement montre bien que la théorie de la responsabilité personnelle du consignataire est en opposition avec les principes mêmes de notre droit.

d) *Arrêt de la Cour de Cassation du 2 juillet 1923*

Jusqu'à ces dernières années, le problème de la responsabilité du consignataire n'avait jamais été posé devant la Cour de Cassation. Et M. Ripert se demandait (1) si la Cour suprême pourrait approuver la jurisprudence qui fait du consignataire « une sorte de caution de l'armateur ».

La décision attendue est intervenue le 2 juillet 1923 et par deux arrêts rendus le même jour, la Chambre Civile a refusé d'approuver une jurisprudence si peu conciliable avec les principes juridiques.

(1) Ripert, 2e édition (1922), n° 887.

Voici dans quelles circonstances elle a été appelée à statuer :

Un réceptionnaire de fûts de vin par le vapeur *Congo* avait fait assigner devant le Tribunal de Bordeaux le capitaine de ce vapeur et MM. Prytz et Cie, ses consignataires, en responsabilité conjointe et solidaire, à raison de manquants par avaries.

L'expert désigné par le Tribunal avait établi que les avaries des fûts et la perte de liquide qui en avait été la conséquence, étaient dus au très mauvais arrimage de la cargaison.

Le Tribunal de Bordeaux avait, par un jugement du 22 octobre 1919, condamné le capitaine et les consignataires conjointement et solidairement, à payer le montant du dommage. Il n'avait basé sur aucun motif la condamnation des consignataires.

Ce jugement ayant été déféré à la Cour de Bordeaux, celle-ci le confirma par un arrêt du 7 février 1921.

Mais les attendus de cet arrêt révèlent une certaine hésitation de la Cour à déclarer les consignataires responsables.

En effet, la Cour prend soin de noter que la question soulevée par Prytz et Cie « fait l'objet de sérieuses discussions et de vives controverses, qu'elle donne lieu à des décisions contradictoires, que toutefois elle est résolue le plus souvent contre le consignataire ».

Et si elle tranche dans ce dernier sens la difficulté, elle en donne les raisons suivantes :

« Attendu, dit-elle, qu'à la vérité le consignataire n'est » pas partie au contrat de transport, mais qu'il livre la » marchandise pour le compte de l'armateur ; qu'il a qua- » lité pour constater les manquants et les avaries de la » cargaison ; que la jurisprudence déclare habituellement » les consignataires de navires responsables de ces man- » quants et avaries, les nécessités pratiques commandant » une telle solution ; que tant que le capitaine est dans » le port, les réclamateurs peuvent agir contre lui, opérer

» des saisies conservatoires, etc., mais que lorsque le » navire a quitté le port, le droit des réclamateurs devient » illusoire ; que c'est alors que le consignataire prend la » place du capitaine et présente sa responsabilité person- » nelle aux destinataires ; qu'il participe à l'exécution du » contrat de transport comme s'il était une caution de » l'armateur ;

» Attendu que les circonstances de fait sont ici prépon- » dérantes et font admettre forcément que le consignataire » doit être considéré comme substitué à l'armateur avec » les mêmes droits et les mêmes obligations ; que, d'ail- » leurs, il est admis aujourd'hui que, par le seul fait qu'il » accepte d'être le consignataire du navire, le consigna- » taire accepte en même temps de répondre des obliga- » tions de l'armateur au cas où celui-ci ne les exécuterait » pas ;

» Attendu, enfin, qu'il appartient au consignataire de » se faire couvrir des conséquences des obligations qu'il » assume et de prendre toutes les précautions qu'il juge » convenables. »

En rappelant à ceux qu'elle condamnait que le principe de leur condamnation était sérieusement discuté et faisait l'objet de décisions contradictoires. la Cour ne les invitait-elle pas à ne pas s'incliner devant sa décision ?

Les consignataires ne manquèrent pas de s'adresser à la Cour de Cassation qui, par ses deux arrêts du 2 juillet 1923, (1) a fait s'écrouler tout l'édifice jurisprudentiel construit par le Tribunal du Havre et d'une brève analyse du rôle du consignataire a déduit qu'il ne pouvait être responsable que de sa propre faute.

« Attendu qu'aux termes de l'article 1.165 du Code Civil » les conventions n'ont d'effet qu'entre les parties contrac- » tantes ;

» Attendu que le consignataire du navire est le manda- » taire de l'armateur ; qu'il n'est pas partie au contrat de » transport ; que, livrant les marchandises au nom du

(1) Cass. Civ., 2 juillet 1923, *D.*, 1923-1-165.

» mandant, sa responsabilité n'est pas engagée par une » faute de l'armateur ou du capitaine ; qu'en l'absence » d'une convention spéciale, il n'a à répondre que de sa » propre faute ;

» Attendu qu'à l'arrivée à Bordeaux de fûts de vin trans- » portés sur le vapeur *Congo*, des avaries dues à un arri- » mage défectueux furent constatées ;

» Attendu que l'arrêt attaqué déclare que le consigna- » taire n'est pas partie au contrat de transport ; que, » cependant, il condamne Prytz et Cie, consignataires du » navire, à payer à Jouvencel, réceptionnaire des mar- » chandises, la somme de 3.111 fr. 90, à titre de domma- » ges-intérêts, par le motif que, lorsque le navire a quitté » le port, le consignataire prend la place du capitaine et » présente sa responsabilité personnelle aux destinatai- » res ; qu'il participe ainsi à l'exécution du contrat de » transport, comme s'il était une caution de l'armateur; » que le consignataire doit être considéré comme substi- » tué à l'armateur, avec les mêmes droits et les mêmes » obligations ; qu'en statuant ainsi, l'arrêt attaqué a violé » le texte susvisé ;

» Par ces motifs, casse... »

La Cour de Cassation a ainsi fait siennes les critiques dirigées contre la jurisprudence du Havre par M. le professeur Ripert, critiques qu'elle reproduit en termes à peu près identiques.

Depuis l'arrêt du 2 juillet 1923, l'unanimité s'est faite dans la jurisprudence (1).

La Cour de Rouen, par arrêts des 31 janvier 1924 (2) et 5 mai 1924 (3), a adhéré au système de la Cour de Cassation et le Tribunal du Havre lui-même a dû s'incliner, non sans quelque mauvaise humeur, devant la jurisprudence

(1) Trib. Rouen, 26 juin 1924, *Dor. Sup.*, 1924-631; Trib. Alger, 13 novembre 1925, *Dor. Sup.*, 1926-41 (Sommaire); Marseille, 12 avril 1926, *Dor. Sup.*, 1926-413; *Trib. Alger*, 3 juin 1929, *Dor. Sup.*, 1929-469 (Sommaire).

(2) Rouen, 31 janvier 1924, *Dor. Sup.*, 1924-276.

(3) Rouen, 5 mai 1924, *Dor. Sup.*, 1924-834.

« très critiquable, mais formelle », qui permet au consignataire de ne pas avoir à répondre aux actions dirigées contre le navire (1).

c) *Responsabilité du consignataire du navire devenu consignataire de la cargaison*

Il ne serait pourtant pas exact de dire qu'aucune responsabilité contractuelle ne pourra jamais et en aucun cas peser sur le consignataire du navire.

Lorsque nous avons étudié sa situation juridique, nous avons vu que par le jeu des clauses de débarquement rapide, il peut devenir en même temps consignataire de la cargaison.

Il n'est pas douteux que ce nouveau rôle pourra engendrer pour lui des responsabilités vis-à-vis des destinataires.

Si la clause sous palan fait disparaître la responsabilité de l'armateur en cas de perte ou d'avaries sur quai, puisque la marchandise est considérée comme livrée dès qu'elle a quitté les flancs du navire, elle a également pour effet de rendre le consignataire responsable envers les réclamateurs d'une marchandise qu'il a reçue et détient pour leur compte.

Désormais, il ne répondra pas seulement envers eux de ses délits et de ses quasi-délits: il est leur mandataire; une véritable responsabilité contractuelle pèse sur lui.

Dépositaire salarié, il devra apporter tous ses soins à la garde de la marchandise (Art. 1927, C. Civ.). Il répondra vis-à-vis des destinataires du dommage qui pourrait résulter de l'inexécution de son mandat (art. 1991, C. Civ.).

C'est ainsi qu'un consignataire a été déclaré responsable d'une avarie due au long séjour sur quai d'une mar-

(1) Le Havre, 9 février 1926, *Dor. Sup.*, 1926-223.

chandise dont il avait différé la livraison sans raison plausible (1).

Mais ici se pose une question d'un grand intérêt pratique.

Lorsque le consignataire du navire sera devenu consignataire de la cargaison, pourra-t-il invoquer à son profit vis-à-vis des réceptionnaires les clauses d'exonération du connaissement?

On a soutenu que non. On a dit que, devenu consignataire de la cargaison, il était personnellement responsable envers les réceptionnaires de la garde et de la délivrance des marchandises dont le transport était désormais achevé; et la Cour d'Alger a jugé (2) que, du moment qu'il était le mandataire salarié des destinataires auxquels il réclamait le remboursement des frais exposés pour la réception, il devait payer aux réceptionnaires, malgré toute clause limitative, la valeur intégrale des manquants.

Mais la Cour de Cassation s'est prononcée en sens contraire. La Chambre des Requêtes a rejeté, en date du 12 mars 1923 (3) le pourvoi formé contre un arrêt de la Cour de Douai qui avait appliqué, en faveur de consignataires de navires devenus consignataires de la cargaison, une clause d'exoneration de responsabilité.

La Cour de Cassation a estimé que ces clauses « n'avaient pas été stipulées dans l'intérêt exclusif de l'armateur, mais pour fixer les conditions mêmes de la délivrance de la marchandise », que les consignataires pouvaient par suite s'en prévaloir et que la marchandise ayant été délivrée dans les conditions prévues au contrat, ils se trouvaient déchargés de toute responsabilité contractuelle.

(1) Marseille, 7 février 1923, *Dor.*, 1924-576.

(2) Alger, 14 novembre 1923, *Dor. Sup.*, 1923-192.

(3) Cass. Req., 12 mars 1923, *Dor.*, 3-358.

f) *Solution de la question*

Et maintenant que nous avons exposé l'opinion de la doctrine et les solutions de la jurisprudence, les efforts de certains tribunaux pour rendre le consignataire responsable et l'échec final de leurs tentatives, quelle conclusion devons-nous adopter?

Il n'est pas contestable que les droits des réclamateurs après le départ du navire méritent d'être sauvegardés. Ces nécessités pratiques, que l'on a si longtemps invoquées, pour déclarer le consignataire responsable, existent et ne doivent pas être méconnues.

Actuellement, lorsque le navire est parti, le destinataire lésé par un déficit de la cargaison n'a qu'une seule prise: c'est le fret en mains du consignataire.

Pour que ce fret n'échappe pas au destinataire, faut-il déclarer le consignataire personnellement responsable jusqu'à concurrence du fret qu'il a encaissé?

C'est la solution prônée par M. Boitier (1) et voici comment il la justifie:

Le fret que détient le consignataire forme le gage des destinataires; la loi leur a donné sur ce fret un privilège (art. 191-11°); mais ils ne pourront l'exercer que lorsque leur créance de dommages-intérêts sera établie par une décision de justice (art. 192-9°).

La responsabilité personnelle du consignataire empêchera que ce fret leur échappe.

D'autre part, s'il n'est pas raisonnable d'admettre que le consignataire ait entendu se rendre responsable « in infinitum » sur son patrimoine personnel, il est parfaitement admissible qu'il ait tacitement accepté, au départ du navire, une responsabilité limitée au moment du fret.

Le consignataire ne doit donc pas se dessaisir de ce fret tant que la livraison n'est pas complètement effectuée; s'il le remet à l'armateur avant l'accomplissement des

(1) Boitier, p 114

connaissements, il sera responsable à concurrence de son montant.

Ce système se trouve esquissé dans quelques décisions anciennes (1).

Le Tribunal de Commerce de Rouen a admis, dans un jugement du 12 mars 1923 (2), que le consignataire est tenu de conserver par devers lui, sur le fret encaissé, « une somme suffisante pour permettre au réclamateur des marchandises d'exercer son privilège sur le fret pour obtenir paiement d'avaries dues à un vice d'arrimage et de manquants également dus à une faute imputable au capitaine et à l'armateur. »

Que faut-il penser de cette solution intermédiaire?

On peut bien dire tout d'abord que, dans la pratique, elle n'offrirait pas de bien grands avantages aux réceptionnaires. En effet, si les avaries sont importantes, le fret sera tout à fait insuffisant pour les couvrir. En outre, il est de plus en plus payable d'avance et le consignataire pourra bien ne détenir aucun fret.

Mais peut-on, en dehors de toute prescription légale, imposer au consignataire l'obligation de retenir par devers lui le fret jusqu'à ce qu'il soit certain qu'aucune réclamation ne se produira?

Comment se défendra-t-il contre une demande de l'armateur lui réclamant le versement de ce fret s'il n'a pas reçu signification d'une saisie arrêt?

Enfin, cette solution présente un grave inconvénient d'ordre économique qui a été très justement mis en lumière (3).

C'est avec le fret qu'il encaisse que l'armateur pourvoit aux besoins de ses navires et paye la solde des équipages. Devra-t-il attendre plusieurs mois avant de pouvoir encaisser ce fret qu'il a pourtant gagné?

(1) Havre, 14 mars 1883, *Rec Havre*, 1883-1-60 ; Rouen, 29 août 1883, *Rec. Havre*, 1883-2-227 ; Havre, 1er mai 1888, *R. I. D. M.*, IV, 41.

(2) Trib. Com. Rouen, 12 mars 1923, *Dor. Sup.*, 1-372.

(3) Léopold Dor. Note sous arrêt d'Aix du 18 mai 1921, *R. I. D. M.*, XXXIII, 358.

Si puissantes que soient les Compagnies de navigation, leur trésorerie n'est pas inépuisable; ces retenues seraient pour elles une charge considérable qui devrait être compensée par une élévation du taux des frets et retomberait ainsi indirectement sur les réclamateurs.

Ceux-ci ont un moyen de retenir le fret, s'ils constatent des avaries qui les rendront créanciers de l'armateur; c'est de se faire autoriser par justice à pratiquer une saisie-arrêt en mains du consignataire.

Cette procédure leur procurera le règlement de leur créance sans être préjudiciable à l'armateur.

En effet, le Président du Tribunal n'autorisera la saisie-arrêt que s'il y a de sérieuses présomptions que le destinataire est créancier.

L'armateur pourra toujours la faire cantonner; il pourra en obtenir main-levée en fournissant caution.

Il pourrait même obtenir des dommages-intérêts en cas de saisie-arrêt injustifiée, ce qui détournera les destinataires d'agir à la légère.

Mais, encore une fois, cette procédure ne sera efficace qu'autant que le consignataire aura en mains un fret suffisant.

Il faut donc trouver autre chose.

Il semble bien qu'il serait souhaitable que le navire étranger qui veut quitter un port avant la fin de la livraison, soit tenu de fournir des garanties, une caution de banque par exemple, pour assurer l'accomplissement des obligations de l'armateur envers les destinataires.

De même que les Compagnies étrangères d'assurances sur la vie opérant en France ont été tenues de fournir des garanties, de même on pourrait admettre que l'armateur étranger qui dessert nos ports soit mis dans l'impossibilité de se soustraire à ses obligations.

Mais nous sommes dans une matière où une extrême prudence s'impose. La concurrence internationale s'exerce librement en matière de transports maritimes: des me-

sures contre les navires étrangers pourraient les inciter à délaisser nos ports ou entraîner des représailles contre notre pavillon.

La question ne pourra donc être tranchée que par une entente internationale et l'expérience démontre que les accords de cette nature sont toujours difficiles et ne peuvent résulter que de longues négociations.

SECTION II

Recouvrement du Fret

Il n'est plus d'usage aujourd'hui que le capitaine perçoive lui-même le fret.

En même temps qu'il délivre la marchandise aux porteurs de connaissements, le consignataire est chargé de recouvrer le fret s'il est payable à destination.

C'est comme mandataire de l'armateur et au nom du capitaine qu'il le réclame, mais il n'a personnellement aucune qualité pour en exiger le paiement (1).

Aussi doit-il justifier de ses pouvoirs par la production du connaissement-chef acquitté par le capitaine (2).

S'il n'était pas porteur de ce connaissement acquitté, il serait sans qualité pour transiger sur les droits du capitaine relativement au fret (3).

Le véritable et le seul créancier du fret, c'est l'armateur qui a contracté avec le chargeur.

La conséquence de ce principe, c'est que l'armateur pourra toujours, mettant fin au mandat qu'il a donné au consignataire, réclamer directement le fret aux destinataires, sans que ceux-ci puissent lui opposer une exception personnelle au consignataire.

Ainsi le destinataire assigné par l'armateur ne pourra se soustraire au paiement du fret en prétendant compen-

(1) Nantes, 12 juin 1909, *R. I. D. M.*, XXVI, 180.

(2) RIPERT, tome II, n° 1656 ; BOUVIER, *Etude sur l'obligation de payer le fret*, thèse Aix, 1904, p. 165.

(3) Marseille, 25 avril 1882, *J. de Marseille*, 1882-1-148.

ser sa dette avec une dette du consignataire envers lui (1).

Par contre, si c'est le consignataire qui agit en justice pour réclamer le fret, les destinataires pourront opposer à sa réclamation toutes les exceptions opposables au capitaine et à l'armateur.

Par exemple, le débiteur du fret pourra se refuser à le lui payer s'il a une compensation à opposer à l'armateur, et cela même dans le cas où le consignataire aurait fait une confiance personnelle au destinataire en lui délivrant la marchandise avant que le fret soit payé et se serait ainsi porté garant envers l'armateur de ce paiement (2).

Bien que ces solutions paraissent difficilement contestables, quelques décisions anciennes de jurisprudence (3) avaient posé en principe que le consignataire du navire était, au moins après le départ du navire, créancier personnel du fret.

Comment le consignataire qui n'est pas intervenu lors de la conclusion du contrat de transport, qui ne prétend aucun droit sur le fret, même pour les marchandises qu'il livre, lorsque ce fret a été payé d'avance, en serait-il personnellement créancier lorsque le fret est payable à destination? Comme l'a dit M. Ripert, « l'explication juridique n'est pas facile à trouver » (4).

Il n'est pas possible, en effet, d'assimiler le consignataire au commissionnaire en marchandises qui, lui, a traité en son nom dès l'origine.

Mais on peut remarquer que les décisions qui ont déclaré le consignataire créancier personnel du fret émanent généralement du Tribunal du Havre et de la Cour de Rouen, qui avaient admis que le départ du navire créait au consignataire une situation nouvelle et lui faisait endosser toutes les obligations du capitaine.

Il était logique qu'il bénéficiât aussi de ses droits, et

(1) Le Havre, 29 août 1900, *R. I. D. M.*, XVI, 495.

(2) Aix, 1er mars 1926, *Dor. Sup.*, 1926-298.

(3) Havre, 17 juillet 1883, *Rec. Havre*, 1883-1-216 ; T. C. de Rouen, 9 juin 1886, *R. I. D. M.*, II, 165.

(4) Ripert, tome I, n° 885.

c'est ainsi que le consignataire a pu, à l'encontre de tous les principes, être déclaré créancier personnel du fret.

Par contre, le consignataire est personnellement créancier des frais qu'il a pu exposer pour le débarquement et la livraison.

Si, en vertu des usages du port ou des clauses des connaissements, ces frais incombent aux destinataires, il n'est pas douteux qu'il pourra leur en réclamer le paiement en son nom personnel (1).

C'est, en effet, en vertu d'un mandat tacite qu'il leur en a fait l'avance.

A défaut de paiement des frais qui lui sont dus par les réclamateurs, le consignataire a un droit de rétention sur la cargaison jusqu'à concurrence de la valeur de ces frais (2).

On reconnaît donc au consignataire le droit de rétention que l'article 306 C. Com. refuse au capitaine. Comment le consignataire, qui n'est que le mandataire du capitaine pour l'encaissement du fret et des frais accessoires peut-il avoir plus de droit que ce dernier?

L'article 306 déroge au droit commun en tant qu'il refuse le droit de rétention à un créancier muni d'un gage. Il ne saurait donc être étendu à une autre personne qu'au capitaine, à une autre créance qu'à celle du fret (3).

Le droit de rétention du consignataire se fonde sur l'article 2103-3° du Code Civil qui déclare privilégiés les frais faits pour la conservation de la chose. Il a été reconnu à l'acconier (4). Il doit être reconnu au consignataire.

Lorsque le consignataire a encaissé le fret des réceptionnaires, il est d'usage qu'il en déduise le montant de ses débours et de ses commissions; il doit ensuite adresser, dans un bref délai, le solde à l'armateur.

---

(1) Havre, 20 mars 1899, *Rec. Havre*, 1899-1-252 ; Havre, 9 mai 1900, *R. I. D. M.*, XVI, 374.

(2) Havre, 20 novembre 1900, *R. I. D. M.*, XVI, 495.

(3) Lyon-Caen et Renault, tome V, n° 755.

(4) Trib. Com. Alger, 3 juillet 1929, *Dor. Sup.*, 1929-768 (Sommaire).

Section III

Réception de la Marchandise à Transporter

Si le débarquement et la délivrance des marchandises constituent la principale obligation du consignataire, il lui arrive également de recevoir avant l'arrivée du navire les marchandises à transporter.

Il remet au chargeur un reçu provisoire de la marchandise que celui-ci lui apporte pour être chargée sur tel vapeur attendu dans le port, puis à l'arrivée du navire établit un connaissement qu'il fait signer par le capitaine et remet au chargeur.

Dans ce cas, il est responsable de la marchandise depuis le moment où il la reçoit jusqu'au moment où le capitaine en prend charge en signant le connaissement.

Mais bien souvent il est autorisé par l'armateur à signer les connaissements « pour le capitaine », tout comme le font couramment les employés des grandes compagnies de navigation.

Il est certain qu'en agissant ainsi, le consignataire ne contracte aucune obligation personnelle touchant l'exécution du transport; il reste dans son rôle de mandataire; il engage seulement le capitaine pour le compte duquel il agit (1).

La simple rédaction du connaissement pourrait cependant engager sa responsabilité, s'il se rendait coupable d'une faute professionnelle.

(1) Boitier, p. 146 ; Havre, 17 mai 1876, *Rec. Havre*, 1876-1-272.

Ainsi il a été jugé que le consignataire devait répondre des conséquences de la faute par lui commise « en dérogeant, sans autorisation de l'armateur, à la clause du connaissement permettant le chargement en pontée et, d'autre part, en faisant lui-même procéder au chargement en pontée (1). »

Mais nous avons vu qu'il arrive fréquemment qu'un agent maritime, consignataire de navires appartenant à divers amateurs, ne demeure pas dans son rôle strict de consignataire et se charge personnellement de faire parvenir une marchandise dans un port déterminé.

Il délivre des connaissements à son en-tête ne portant aucun nom d'armateur ou de capitaine et charge la marchandise à bord du navire qui lui convient dont il ne fait souvent même pas connaître le nom au chargeur.

Les Tribunaux n'ont pas admis que celui qui agit de la sorte puisse invoquer la qualité de consignataire pour décliner toute responsabilité dans l'exécution du transport (2).

Dans ce cas, en effet, les chargeurs ont pu légitimement penser que celui avec qui ils traitaient était le propriétaire ou au moins l'affréteur du navire. C'est à lui qu'ils ont fait confiance. Il doit donc être déclaré responsable, sauf son recours contre le véritable armateur.

« Attendu, dit le Tribunal de Commerce de Marseille, dans un jugement du 17 février 1921 (3) que la jurisprudence selon laquelle le consignataire ne peut être mis en cause au lieu et place de son mandant doit recevoir ce correctif important qu'il n'en est ainsi que tout autant que le chargeur a connu, au moment même qu'il a traité, l'armateur au nom duquel le consignataire agit, et ce par

(1) Trib. Com. Alger, 30 juin 1924, *Dor. Sup.*, 1924-779.

(2) Marseille, 17 février 1921, *J. de Marseille*, 1921-1-329 ; *R. I. D. M.*, XXXIII, 403 ; Marseille, 18 novembre 1921, *Som. de Marseille*, 1921, n° 913; Marseille, 6 novembre 1922, *Dor. Sup.*, 1923-159; Marseille, 23 janvier 1923, *Som. de Marseille*, 1923, n° 71.

(3) Marseille, 17 février 1921, *J. de Marseille*, 1921-329.

une désignation précise qui lui permettra de s'adresser utilement au mandant si une contestation survient par la suite;

» Mais que là où le chargeur n'a jamais connu l'armateur, le consignataire ayant l'habitude à laquelle il n'a pas dérogé, d'établir les connaissements à son nom, il n'est pas possible de le renvoyer à se pourvoir contre l'armateur, ce qui le laisserait pratiquement sans recours;

» Attendu que, dans une telle hypothèse, le consignataire n'est pas simplement le mandataire de l'armateur, il est encore son prête-nom et il doit être fait application de la jurisprudence selon laquelle les tiers qui ont traité avec le prête-nom sont fondés à s'adresser directement à lui. »

Il est bien exact que le prête-nom, bien qu'il ne soit juridiquement qu'un mandataire (1), est tenu personnellement parce qu'il n'a pas révélé en contractant la qualité en laquelle il agissait (2). Aussi le rapprochement fait par le Tribunal de Marseille entre la situation du consignataire qui n'a pas révélé le nom de son armateur et celle du prête-nom paraît-il justifié.

Cependant, il semble que le Tribunal aurait pu fonder autrement sa décision.

Le prête-nom appartient au droit civil. Nous sommes en matière commerciale et en droit commercial un prête-nom, c'est un commissionnaire.

N'est-il pas plus logique de rattacher, comme l'a fait un jugement du Tribunal du Havre (3), aux principes qui régissent la commission de transport la responsabilité du consignataire qui a signé en son nom les connaissements et s'est ainsi personnellement engagé à une bonne exécution du contrat de transport?

Le commisionnaire de transport est celui qui, en son nom et pour le compte d'autrui, contracte avec un transporteur (4).

(1) On l'a très justement appelé « un mandataire dissimulé ». (Baudry-Lacantinerie et Wahl, *Du mandat*, n° 881).

(2) Colin et Capitant, tome II, p. 705.

(3) Havre, 30 octobre 1920, *Rec. Havre*, 1920-1-90.

(4) Lacour et Bouteron, tome I, n° 1.029.

Or, sans qu'il y ait lieu d'invoquer les articles 96 et suivants du Code de Commerce qui ne sauraient régir les transports maritimes, le commissionnaire de transport est déclaré par une jurisprudence constante responsable envers celui qui lui a confié l'expédition (1).

Sa responsabilité est plus lourde que celle du mandataire. Il est garant envers l'expéditeur des intermédiaires auxquels il s'adresse pour l'exécution du transport et le fait qu'il n'aurait personnellement commis aucune faute ne saurait faire disparaître sa responsabilité (2).

Toutefois, la signature des connaissements ne rend pas de plein droit le consignataire personnellement responsable de l'exécution du transport si les tiers n'ont pu se méprendre sur sa véritable qualité.

Ainsi il a été jugé que bien que le connaissement ait été établi sur un imprimé à son en-tête, le consignataire ne sera pas responsable s'il a pris soin de mentionner au-dessus de son nom et en caractères très apparents sa qualité de consignataire, alors surtout que cette qualité ne pouvait être ignorée du chargeur, transitaire de profession (3).

---

(1) Paris, 2 mars 1912, *R. I. D. M.*, XXVII, 647.
(2) Aix, 3 février 1887, *J. de Marseille*, 1888-1-301.
(3) Marseille, 23 avril 1923, *Som. de Marseille*, 1923, n° 349.

Section IV

Contrats avec les Fournisseurs du Navire

Nous avons dit qu'il entre dans les attributions du consignataire de pourvoir aux besoins du navire dans le port d'escale. Il est amené ainsi à passer des contrats avec des fournisseurs pour le compte de l'armateur au lieu et place du capitaine.

Doit-il être déclaré personnellement responsable vis-à-vis de ces fournisseurs?

Pas plus que le capitaine, il n'engage sa responsabilité personnelle lorsqu'il contracte au nom de l'armateur dans les limites de son mandat (1). Il oblige l'armateur, mais ne s'oblige pas lui-même (art. 1998, C. Civ.).

Il a bien été jugé que le consignataire de navires appartenant à une compagnie étrangère est personnellement responsable envers les tiers des commandes qu'il a pu faire en sa qualité de consignataire, sauf son recours contre la compagnie qu'il représente (2).

Mais c'est là une décision ancienne et isolée et sans doute inspirée par des considérations de fait.

En règle générale, le consignataire qui n'a pas pris d'engagement personnel envers un fournisseur n'est pas tenu personnellement (3).

(1) Boitier, p. 147.
(2) Nantes, 26 mars 1859, *J. de Marseille*, 1859-2-144.
(3) Marseille, 19 mars 1924, *Dor. Sup.*, 1924-362.

Il a été jugé notamment qu'il n'est pas responsable du paiement de fournitures de charbon, lesquelles sont commandées habituellement par le capitaine, et réglées directement par l'armateur (1), ni des fournitures de vivres alors que le fournisseur a laissé le navire quitter le port sans les réclamer (2).

De même, il a été jugé que le consignataire dont la qualité ne pouvait être ignorée du fournisseur avec qui il a traité, ne peut se voir réclamer personnellement le paiement des travaux effectués sur le navire (3).

Mais, bien entendu, c'est la solution opposée qui devrait être adoptée si le consignataire avait pris un engagement personnel.

C'est ainsi qu'un courtier maritime ayant fait acte de consignataire a été déclaré personnellement responsable des frais de séjour d'un navire dans un bassin de radoub, parce que ce courtier avait demandé en son nom propre l'admission du navire dans le bassin et que son attitude devait le faire considérer comme ayant personnellement assumé la responsabilité de la commande (4).

De même, il a été jugé que le consignataire qui, sur la demande d'un fournisseur de charbons, a cautionné la traite tirée sur l'affréteur du navire est irrecevable à se prétendre libéré sous prétexte que le fournisseur aurait par sa négligence perdu ses sûretés contre l'affréteur (5).

La loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes (6) contient un article 9 ainsi conçu : « Les courtiers et les consignataires de navires sont personnellement responsables du paiement des droits à l'entrée et à la sortie. Ils répondent également des indemnités supplémentaires dues au pilote, à la condition d'en avoir

(1) Rouen, 7 mai 1897, *R. I. D. M.*, XIII, p. 49.
(2) Trib. d'Alger, 23 février 1927, *Dor. Sup.*, 1927-189.
(3) Aix, 24 février 1927, *Dor. Sup.*, 1927-189.
(4) Aix, 1er mars 1926, *Dor. Sup.*, 1926-300.
(5) Marseille, 27 mai 1930, *Dor. Sup.*, 1930-314.
(6) *Journ. Off.* du 31 mars 1928, p. 3.673; *Dor.*, tome 18, p. 616.

été prévenus dans le délai de 72 heures après la sortie du navire. »

Le législateur a donc établi une distinction entre les droits habituels d'entrée et de sortie dont le consignataire est toujours responsable et les droits exceptionnels dont il ne répondra que s'ils lui ont été réclamés dans un bref délai.

Cette distinction est absolument justifiée: les droits de pilotage à l'entrée et à la sortie sont, en effet, la conséquence directe de l'escale du navire dans un port; ils sont établis d'après la jauge nette du navire et il est facile au consignataire d'en prévoir le montant.

Il n'en est pas de même des indemnités supplémentaires qui pourraient être réclamées par les pilotes: aussi le consignataire n'en sera plus responsable s'ils ne sont pas réclamés dans les trois jours.

« Il est logique, a dit le rapporteur de la loi à la Chambre des Députés, de limiter dans le temps cette responsabilité, les courtiers maritimes et les consignataires de navires devant très rapidement rendre compte à leurs commettants » (1).

Il ne conviendrait pas, selon nous, de tirer argument de cette loi pour rendre le consignataire responsable, même pendant un court délai, des autres dettes du navire.

Il appartient aux fournisseurs qui font crédit à un capitaine de se faire donner des garanties et il leur est loisible de faire opposition à la sortie du navire s'ils craignent que son départ ne mette leur créance en péril.

---

(1) Rapport de M. Tasso du 29 juin 1927. (*J. Off.*, Documents annexes, 4.690).

CHAPITRE IV

COMPETENCE, PROCEDURE ET FINS DE NON-RECEVOIR

Section I

Questions de Compétence

Les fonctions du consignataire le mettent en rapports: d'une part, avec l'armateur, soit directement, soit par l'intermédiaire du capitaine; d'autre part, avec les réceptionnaires de marchandises et les fournisseurs du navire.

Des contestations pourront s'élever avec les uns et les autres. Devant quels tribunaux devront-elles être portées?

La compétence *ratione materiæ* ne saurait faire de difficulté: le consignataire et ceux avec qui il se trouve en relations sont généralement commerçants; leurs différends devront être tranchés par la juridiction commerciale.

Par contre, plusieurs questions se posent au sujet de la compétence *ratione loci.*

A. — CONTESTATIONS AVEC L'ARMATEUR

En cas de contestations avec l'armateur, c'est le tribunal du domicile du consignataire qui sera compétent.

La jurisprudence est aujourd'hui bien fixée en ce sens que l'article 420 du Code de Procédure Civile est applicable à tous les contrats commerciaux.

Or, le contrat de consignation de navires se forme généralement au lieu du domicile du consignataire, soit que celui-ci s'entende verbalement avec un capitaine présent

dant le port, soit que, par correspondance, il accepte les propositions reçues d'un armateur (1).

D'autre part, c'est dans le port où réside le consignataire que le contrat s'exécute par l'accomplissement des opérations dont il est chargé. Le domicile du consignataire sera donc le plus souvent le lieu de la promesse et de la livraison.

Il sera, dans tous les cas, le lieu du paiement; en effet, les commissions du consignataire et ses avances sont payables à son domicile en vertu des usages; c'est à son domicile qu'il encaisse des destinataires le fret sur lequel il est autorisé à les retenir à défaut de paiement.

Aussi a-t-il été jugé qu'il faut appliquer au consignataire la jurisprudence qui autorise le commissionnaire à assigner sa maison devant son propre domicile pour le remboursement de ses avances (2).

B. — CONTESTATIONS AVEC LES TIERS

Lorsque des destinataires de marchandises ou des fournisseurs voudront agir à l'encontre d'un consignataire, c'est au tribunal du domicile de ce dernier qu'ils devront s'adresser. Ce tribunal sera, en effet, le seul compétent aux termes de l'article 420 du Code de Procédure, puisque c'est dans le port où il réside que le consignataire accomplit toutes ses opérations.

Mais, le consignataire pourra-t-il décliner la compétence de ce tribunal qui est le sien en se fondant sur la clause du connaissement attribuant compétence exclusive à un autre tribunal, généralement celui du domicile de l'armateur ?

(1) En matière de contrats par correspondance, la jurisprudence dominante attribue compétence au tribunal du lieu d'où est partie la lettre d'acceptation. (DALLOZ, *Répertoire Pratique*, V° Compétence commerciale, n° 123).

(2) Marseille, 27 juin 1902 (*R. I. D. M.*, XVIII-80), confirmé par Aix, 8 janvier 1903 (*R. I. D. M.*, XVIII, 687).

Il paraît à première vue surprenant qu'un justiciable veuille se soustraire à la compétence du Tribunal de son propre domicile.

Le consignataire y aura pourtant grand intérêt toutes les fois qu'il sera assigné en même temps que l'armateur, ou pour une cause imputable à celui-ci; l'armateur soulevant l'incompétence, le consignataire ne voudra pas être exposé à demeurer seul en présence du réclamateur.

D'autre part, en déclinant la compétence, il servira les intérêts de l'armateur, son mandant, dont l'exception risquerait d'être rejetée si le connaissement n'excluait pas formellement l'application de l'article 59 du Code de procédure qui permet au Tribunal compétent à l'égard d'un défendeur de se déclarer compétent à l'égard des autres.

Les tribunaux devant lesquels la question s'est posée ont autorisé le consignataire à se retrancher derrière la clause de compétence du connaissement toutes les fois qu'il était assigné comme mandataire de l'armateur (1).

Cette jurisprudence a été consacrée par un arrêt de la Chambre des Requêtes du 30 novembre 1927 (2), qui a décidé que le consignataire assigné en sa seule qualité de consignataire, c'est-à-dire de mandataire de l'armement, peut, au même titre que le capitaine, se retrancher derrière la clause attributive de compétence du connaissement.

Par contre, si le consignataire est poursuivi à raison d'une faute personnelle, il ne pourra pas invoquer la clause de compétence (3).

---

(1) Rouen, 3 mars 1902, *R. I. D. M.*, XVII et la note. ; Trib. de Com. de Rouen, 18 avril 1923, *Dor. Sup.*, 1923-279.

(2) Cass. Req., 30 novembre 1927, *Dor. Sup.*, 1928-8.

(3) Marseille, 17 décembre 1928, *Dor. Sup.*, 1929-83 (Sommaire).

Section II

Procédure

LE CONSIGNATAIRE EST SANS QUALITE POUR REPRESENTER L'ARMATEUR

L'intervention du consignataire soulève aussi des questions de procédure.

Peut-il ê tre assigné à la place de l'armateur et du capitaine? Peut-il, de son côté, exercer en son nom, les actions qui appartiennent à ces derniers et notamment l'action en recouvrement du fret?

A première vue, il semble qu'à ces deux questions il faudrait repondre par la négative et cela par application de la vieille règle de procédure: « Nul en France ne plaide par procureur. »

Bien qu'aucune disposition de nos lois n'ait reproduit le texte de cette maxime de notre ancien droit, elle paraît avoir été consacrée de façon indirecte par l'article 61 du Code de Procédure, qui exige que tout ajournement contienne les noms du demandeur et du défendeur.

La jurisprudence l'interprète en ce sens qu'il est interdit de se dissimuler pour plaider derrière un tiers, de se faire représenter en justice par un mandataire dont le nom

figurerait seul dans la procédure, sans que le nom du mandant y soit aucunement mentionné (1).

On a soutenu que la règle « Nul ne plaide par procureur » ne devait pas s'appliquer au droit maritime. On a invoqué d'anciens usages et un vieil arrêt de la Cour de Rennes s'est prononcé en ce sens (2).

Mais l'existence même de ces usages a été contestée et la Cour de Cassation ne paraît pas avoir jamais consacré une aussi large dérogation à la règle générale (3).

Il est pourtant universellement admis que le capitaine peut ester en justice sans que le nom de l'armateur figure dans l'instance et nul ne conteste la validité d'actes de procédure qui mettent uniquement en présence le capitaine et les tiers (4).

Faut-il admettre, en faveur du consignataire, la même exception qu'en faveur du capitaine?

L'exception admise en faveur du capitaine résulte à la fois d'une très ancienne coutume et de nécessités pratiques impérieuses.

Elle se justifiait autrefois par le fait qu'un navire appartenait souvent à plusieurs co-propriétaires et elle se justifie encore aujourd'hui par la distance considérable qui sépare souvent le navire de son armateur, distance qui rendrait toute signification pratiquement impossible.

On simplifie singulièrement la procédure en considérant le capitaine comme le représentant nécessaire de l'armateur, ou, suivant l'expression d'un auteur, « la personnification même du navire devant la justice » (5).

Quant au consignataire, le Tribunal du Havre lui refusait toute qualité pour représenter l'armateur tant que le navire était présent au port, mais l'admettait, au contraire, à le représenter lorsqu'après le départ du navire, il effec-

(1) Civ., 15 janvier 1896, *D.*, 1897, 1-131.
(2) Rennes, 26 mars 1849, *D.*, 1851-2-154.
(3) Civ., 7 août 1855, *D.*, 1855-1-392.
(4) Cass. Req., 10 août 1875, *D.* 1876-1-384; Cass. Req., 24 janvier 1910, *D.*, 1911-1-471.
(5) Danjon, tome II, n° 580.

tuait la délivrance de la cargaison. C'était la conséquence logique de sa jurisprudence sur la responsabilité.

Mais cette distinction n'a plus désormais sa raison d'être et les Tribunaux refusent aujourd'hui au consignataire toute qualité pour représenter l'armateur (1).

Si donc une assignation en paiement de manquants a été signifiée au consignataire, elle ne peut produire aucun effet vis-à-vis du capitaine et de l'armateur qui pourront opposer au demandeur la fin de non-recevoir tirée du défaut d'assignation dans le mois (1).

L'assignation signifiée au consignataire doit être déclarée nulle comme remise à un tiers qui n'avait pas qualité pour la recevoir (2).

Toutefois, si le capitaine et l'armateur ne peuvent jamais être assignés *en la personne* du consignataire, la pratique judiciaire admet cependant que l'assignation destinée à un capitaine dont le navire a quitté le port peut lui être délivrée *au domicile* du consignataire.

Celui-ci, en effet, après le départ du navire, demeure en relations avec l'armateur avec lequel il a des comptes à régler; il est donc plus qualifié que quiconque pour lui faire parvenir les actes de procédure qui lui sont destinés. On peut légitimement penser qu'en usant des services d'un consignataire, le capitaine a fait chez lui une élection de domicile tacite.

Nous n'avons toutefois pas connaissance qu'un tribunal ait été appelé à se prononcer formellement sur la régularité d'une assignation ainsi signifiée.

Il faut signaler enfin que le consignataire est autorisé à agir en son propre nom pour réclamer le fret aux destinataires (4).

Cette façon de procéder n'est pas juridiquement défendable, puisque le consignataire n'est pas créancier person-

(1) Marseille, 15 novembre 1922. *Dor. Sup.*, 1923-519.
(2) Aix, 18 mais 1921, *Dor.*, 3-396.
(3) Trib. de Com. d'Alger, 14 février 1927, *Dor. Sup.*, 1927-337.
(4) Rouen, 9 juin 1886, *R. I. D. M.*, II-165.

nel du fret, et M. Ripert fait remarquer très justement qu'elle n'est pas sans inconvénients, étant donné que les exceptions que le débiteur du fret peut avoir à opposer à la demande peuvent être personnelles à l'armateur, au capitaine ou au consignataire (1).

(1) Ripert, tome I, n° 885.

Section III

Fins de Non Recevoir

Lorsque nous avons étudié les attributions du consignataire, nous avons examiné l'influence que son intervention dans la livraison pouvait avoir sur l'application de l'article 435 entre le capitaine et les destinataires.

Une question reste à examiner: lorsque le consignataire sera actionné personnellement en responsabilité par un réceptionnaire, pourra-t-il opposer à l'action dirigée contre lui la fin de non-recevoir de l'article 435?

La jurisprudence qui déclarait le consignataire personnellement responsable des avaries et des manquants, par le fait seul qu'il s'était substitué au capitaine pour la livraison, lui reconnaissait le droit d'opposer aux réclamateurs la déchéance tirée du défaut de protestation ou d'assignation en temps utile (1).

M. Boitier faisait remarquer très justement (2) que la solution opposée le priverait de tout recours contre l'armateur qui pourrait se prévaloir vis-à-vis de lui de la

(1) Havre, 4 février 1901, *R. I. D. M.*, XVI, 651 ; Havre, 5 septembre 1917, *R. I. D. M.*, XXXI, 116 ; Havre, 23 mai 1921, *R. I. D. M.*, XXXIII, 399.

(2) Boitier, p. 141.

déchéance dont est frappée l'action du destinataire qui n'a pas agi dans les délais légaux, ce qui serait contraire à toute équité. Il fallait donc, puisque la responsabilité de l'armateur était dégagée par l'expiration du délai des protestations, que celle de son mandataire le fût également.

Par contre, le consignataire n'était pas admis à invoquer l'article 435 lorsqu'il y avait présomption que le manquant s'était produit entre le moment du débarquement et celui de la livraison (1).

La question ne se pose plus aujourd'hui dans les mêmes termes, puisque désormais la responsabilité du consignataire ne peut plus être engagée que par son fait personnel.

Le consignataire, actionné par un réclamateur à raison d'une faute par lui commise ne sera jamais admis à opposer à cette action la fin de non-recevoir de l'article 435.

Tout d'abord, l'article 435 vise les actions dirigées contre le capitaine, les assureurs ou les affréteurs: le consignataire ne rentre dans aucune de ces catégories.

De plus, la Cour de Cassation a toujours jugé que la fin de non-recevoir de l'article 435 étant dérogatoire au droit commun, ne devait s'appliquer qu'aux actions en paiement d'avaries ou de manquants survenus pendant le transport maritime proprement dit (2).

Par un arrêt du 6 juillet 1926 (3), la Chambre Civile a confirmé, à l'égard du consignataire du navire, cette interprétation restrictive de l'article 435. Elle a décidé que l'action intentée contre lui en réparation d'un dommage dû, non à un manquant de route au cours du transport maritime, mais à une faute indépendante de toute navigation et par lui commise postérieurement au débarquement, n'est soumise qu'aux déchéances et prescriptions de droit commun.

(1) Havre, 3 novembre 1920, *Rec. Havre*, 1920-1-95.

(2) Cass. Civ., 15 mai 1895, *R. I. D. M.*, XV., 237 ; Cass. Civ., 18 juillet 1900, *R. I. D. M.*, XVII, 186

(3) Cass. Civ., 6 juillet 1926, *Dor. Sup.*, 1926-675 et la note de M. Morillot.

Il s'agissait, dans l'espèce soumise à la Cour, d'un consignataire qui avait remis par erreur à d'autres destinataires une partie des caisses composant l'expédition.

La faute que l'on reprochera au consignataire sera, par la force des choses, toujours antérieure ou postérieure au trajet du navire proprement dit; il ne pourra donc jamais se prévaloir de l'article 435.

Cette solution est d'autant plus digne d'être notée que la Cour de Cassation a formellement condamné la tendance manifestée dans ces dernières années par un certain nombre de cours et de tribunaux (1) à scinder les opérations du transport maritime et à soustraire à l'application des clauses du connaissement celles qui en sont le préliminaire ou la suite nécessaires, c'est-à-dire le chargement, le déchargement et la garde des marchandises sur quai.

Elle a affirmé, au contraire, par toute une série d'arrêts, que l'exécution du contrat de transport ne prend fin que par la remise des marchandises entre les mains du réceptionnaire et que si, en dehors du transport par mer, le transporteur accomplit des opérations qui en sont la suite nécessaire, il n'existe qu'un seul contrat constaté par le connaissement (2).

Il résulte donc de la jurisprudence de la Cour de Cassation que, tandis que les clauses du connaissement, clauses de compétence, clauses d'exonération, clauses limitatives de responsabilité devront régir tout le transport jusqu'à la réception par le destinataire, l'article 435 ne pourra jamais s'appliquer qu'aux opérations mêmes du transport maritime au sens strict (3) et, par voie de conséquence, ne pourra jamais être opposé par le consignataire poursuivi en raison d'une faute personnelle.

(1) Marseille, 7 mai 1923, *Dor. Sup.*, 1923-311; Sète, 30 septembre 1924, *Dor. Sup.*, 1925-27; Bordeaux, 11 janvier 1926, *Dor. Sup.*, 1926-154; Marseille, 31 mai 1927, *Dor. Sup.*, 1927-334.

(2) Cass., 16 juillet 1912, *R. I. D. M.*, XXVIII, 372; Cass., 14 février 1922, *R. I. D. M.*, XXXIV, 101; Cass., 3 juillet 1922-6 novembre 1922, *Dor. Sup.*, 1923-519; Cass., 27 octobre 1924, *Dor. Sup.*, 1924-865; Cass. Civ., 24 mars 1925, *Dor. Sup.*, 1925-337; Cass. Civ., 10 mai 1927, *Dor. Sup.*, 1927-306.

(3) Marseille, 5 novembre 1929, *Dor. Sup.*, 1930-3.

Nous estimons que le consignataire pourrait, au contraire, opposer à l'action d'un réceptionnaire la prescription d'un an que l'article 433 déclare applicable à toute demande en délivrance de marchandises ou en dommages-intérêts pour avaries ou retard.

Cette disposition vise toutes les actions nées du transport sans faire mention de la personne contre laquelle elles sont dirigées: elle n'est pas aussi dérogatoire au droit commun, puisque la durée de la prescription qu'elle institue est la même que celle que l'article 108 applique aux transports par terre.

BIBLIOGRAPHIE

I. — OUVRAGES (1)

* Bottier. — *Du Consignataire du Navire et du Consignataire de la Cargaison.* (Thèse, Rouen, 1904.)

* Bonnecase. — *Traité de Droit Commercial Maritime,* 1923.

Bouyer. — *Etude sur l'obligation de payer le fret.* (Thèse, Aix, 1904.)

Colin (Ambroise). — *La Navigation commerciale au XIX^e^ siècle,* 1901.

* Colin et Capitant. — *Cours élémentaire de Droit civil français.* 3 volumes (5^e^ édition), 1929.

* Danjon et Léparoneur. — *Traité de Droit maritime.* 5 volumes (2^e^ édition), 1929.

Desjardins. — *Traité de Droit commercial maritime.* 8 volumes, 1878-1888.

Hennebicq. — *Principes de Droit maritime comparé,* 2^e^ partie, « L'Armement », 2 volumes. Bruxelles, 1910.

Lacour et Bouteron. — *Précis de Droit commercial,* 2 volumes (3^e^ édition), 1925.

* Lyon-Caen et Renault. — *Traité de Droit commercial.* 8 volumes (4^e^ édition), 1911.

Maletterre. — *Les Transitaires.* (Thèse, Aix, 1927.)

Planiol et Ripert. — *Traité élementaire de Droit civil* (11^e^ édition), 1931.

(1) Les ouvrages marqués d'un astérisque ne sont cités dans notre étude que par le nom du ou des auteurs.

RIPERT. — *Droit maritime.* 3 volumes (3e édition), 1929.

SAUVAGE. — *Manuel pratique du Transport des Marchandises par mer,* 1926.

THALLER. — *Traité élémentaire de Droit commercial* (7e édition), 1925.

THOMAS. — *Les Acconiers.* (Thèse, Aix, 1923.)

TULET. — *De la situation juridique et de la responsabilité du transitaire en matière de transports maritimes.* (Thèse, Montpellier, 1927.)

* VALROGER (DE). — *Commentaire du Livre II du Code de Commerce.* 5 volumes, 1883.

* VERMOND. — *Manuel de Droit maritime* (5e édition), 1920.

* WAHL. — *Précis théorique et pratique de Droit maritime.* 1924.

II. — REVUES ET PERIODIQUES

(cités par abréviation)

J. Marseille. — Journal de Jurisprudence Commerciale et Maritime de Marseille, fondé en 1820 par Girod et Clariond.

R. I. D. M. — Revue Internationale du Droit Maritime, fondée par F.-C. Autran (1885-1922). (Les citations sont faites par tomes.)

Dor. — Revue de Droit Maritime Comparé, fondée par Léopold Dor en 1923. (Les citations sont faites par tomes.)

Dor. Sup. — Le Droit Maritime Français, supplément à la Revue de Droit Maritime Comparé, fondé en 1923.

Rec. Havre. — Recueil de Jurisprudence Commerciale et Maritime du Havre, fondé en 1855.

Rec. Bordeaux. — Recueil de Jurisprudence de Bordeaux.

Som. de Marseille. — Sommaires des jugements du Tribunal de Commerce de Marseille et des arrêts de la Cour d'Aix en matière commerciale et maritime, fondé en 1919.

D. — Recueil de Jurisprudence Dalloz.

S. — Recueil de Jurisprudence Sirey.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION 5

CHAPITRE Ier. — *La fonction économique du consignataire du navire* 9

SECTION I. — Origine de l'institution 11

SECTION II. — Rôle actuel du consignataire du navire 17

SECTION III. — Consignataires professionnels et courtiers maritimes 21

A. — Consignataires professionnels 22

B. — Courtiers maritimes consignataires .. 22

1° Le courtier maritime peut-il pratiquer la consignation? 23

2° Le consignataire ne peut faire la conduite du navire 30

rés. 34

CHAPITRE II. — *Le contrat de consignation de navires* 37

C. — Armateurs-consignataires de navi-

SECTION I. — Sa nature juridique 39

A. — Absence de définition légale 39

B. — Le consignataire n'est pas un préposé. 40

C. — Le consignataire est un commissionnaire. 43

SECTION II. — Formation et cessation du contrat 48

A. — Formation du contrat 48

B. — Cessation du contrat 50

1° Révocation du consignataire 51

2° Démission du consignataire 51

3° Mort, faillite ou liquidation judiciaire 52

SECTION III. — Obligations du consignataire 53

SECTION IV. — Rémunération du consignataire 53

A. — Commissions 55
B. — Remboursement des avances 56
C. — Garanties du consignataire 57

SECTION V. — Le consignataire de la cargaison 63
A. — Son rôle et sa situation juridique 63

B. — Réunion sur la même tête des fonctions de consignataire du navire et de consignataire de la cargaison 64

CHAPITRE III. — *Les attributions du consignataire du navire. Ses droits et ses obligations envers les tiers* 69
Attributions du consignataire 71

SECTION I. — Délivrance de la cargaison 72

A. — Obligations du consignataire 73

B. — Responsabilité du consignataire du fait de la livraison 75

1° Responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle. — Le consignataire sera responsable de sa faute personnelle 77

2° Responsabilité contractuelle. — Le consignataire sera-t-il responsable, en dehors de sa faute personnelle, des déficits de la cargaison? 78

a) Ancienne jurisprudence du Havre 80

b) Jurisprudence de Marseille 84

c) Critique de la jurisprudence du Havre 85

d) Arrêt de la Cour de Cassation du 2 juillet 1923 88

e) Responsabilité du consignataire du navire devenu consignataire de la cargaison. 92

f) Solution de la question 94

SECTION II. — Recouvrement du fret 98

SECTION III. — Réception de la marchandise à transporter 101

SECTION IV. — Contrats avec les fournisseurs du navire 105
recevoir 109

CHAPITRE IV. — *Compétence, procédure et fins de non-*
SECTION I. — Questions de compétence 111
A. — Contestations avec l'armateur 111
B. — Contestations avec les tiers 112
SECTION II. — Procédure 114
SECTION III. — Fins de non-recevoir 118
BIBLIOGRAPHIE 123

Vu : le Président du Jury.
Aix, le 9 mars 1931.
PH. BONNECARRERE.

Vu : le Doyen.
Aix, le 9 mars 1931.
PH. BONNECARRERE.

Vu et permis d'imprimer :
Aix, le 9 mars 1931.
Le Recteur :
PADÉ

IMPRIMERIE
MARI-LAVIT
1, Rue de Sauvages, 1
(FONT-DE-LATTES)
MONTPELLIER